ЭДВАРД ЯНГ

КРАДУЩИЕСЯ НА ГЛУБИНЕ

Боевые действия английских подводников во Второй мировой войне 1940 – 1945

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Аннотация издательства: В книге Эдварда Янга, морского офицера-подводника, рассказывается о боевых действиях британских субмарин во Второй мировой войне. Янг прошел сложный путь от новичка до одного из лучших и опытных капитанов Королевских ВМФ. Он служил на Дальнем Востоке, Красном море, на Крайнем Севере и в Средиземноморье, а три последних года командовал субмариной "Шторм". Вы узнаете о боевых патрулях и участии подводных лодок в спецоперациях, о героизме, победах и поражениях моряков-подводников.

- Янг Эдвард
  - Предисловие
  - Введение
  - Часть первая.
    - Глава 1.
    - Глава 2.
    - Глава 3.
    - Глава 4.
    - Глава 5.
    - Глава 6.
    - Глава 7.
    - Глава 8.
    - Глава 9.
  - Часть вторая.
    - Глава 10.
    - Глава 11.
    - Глава 12.
    - Глава 13.
    - Глава 14.
    - Глава 15.
    - Глава 16.
    - Глава 17.
    - Глава 18.
    - Глава 19.
    - Глава 20.
    - Глава 21.
  - Эпилог
  - Список членов команды субмарины его величества "Шторм" по состоянию на апрель 1945 года
- notes

- ○ 1
- ○ 2
- ○ 3
- ○ 4
- ○ 5
- ○ 6
- ○ 7
- ○ 8
- ○ 9
- ○ 10
- ○ 11
- ○ 12
- ○ 13
- ○ 14
- ○ 15
- ○ 16
- ○ 17
- ○ 18
- ○ 19
- ○ 20

Янг Эдвард
Крадущиеся на глубине. Боевые действия английских подводников во Второй мировой войне. 1940-1945 гг.

Предисловие

Я имел честь командовать подводным флотом Королевского ВМФ с сентября 1944 года до октября 1946 года.

До начала Второй мировой войны наш подводный флот был изолированным подразделением, где служили только избранные. Мой заслуженный предшественник, будущий адмирал Макс Хортон, кавалер ордена Бани 1-й степени и ордена "За боевые заслуги", уже тогда предвидел, что вскоре предстоит неизбежное увеличение численности подводников, и настоял на привлечении на подводный флот офицеров резерва. Такую же политику осуществлял его последователь, мой непосредственный предшественник, позже адмирал Клод Бэрри, кавалер ордена Британской империи 1-й степени, ордена Бани 3-й степени, ордена "За боевые заслуги".

По этой причине, приняв командование, я обнаружил, что больше половины офицеров наших субмарин - бывшие резервисты. Причем среди них немало командиров субмарин.

Эта книга дает некоторое представление о тех трудностях, с которыми сталкивались эти офицеры, пройдя путь от новичка (уверен, они простят мне это слово) до настоящего профессионала. Читатели сумеют ясно представить, каким нелегким и тернистым был этот путь.

Одним из таких резервистов был автор этой книги, впоследствии ставший одним из лучших капитанов нашего подводного флота.

Я всегда получал большое удовольствие, читая его отчеты. Они всегда содержали информацию об отлично выполненной работе и заслуженном успехе, при этом были написаны легким и доступным языком. Поэтому я не был удивлен, когда узнал, что коммандер Янг по профессии является издателем. Когда мы встретились после того, как он ушел в отставку, я предложил ему написать книгу о службе на субмарине. Он дал не слишком определенное согласие, пообещав "когда-нибудь в будущем" этим заняться. Он выполнил свое обещание, и теперь читатель имеет возможность познакомиться с разными судьбами людей, служивших на подводных лодках. Автор ничего не приукрасил, его рассказ честен, искренен и правдив. В конце книги он привел список экипажа подводной лодки "Шторм", в котором указал все звания и награды, полученные им и его командой. Это тоже наглядная иллюстрация к рассказу о мужестве, опыте, профессионализме моряков.

Надеюсь, эта книга будет интересна самому широкому кругу

читателей, которые не смогут не восхищаться судьбами подводников.

Корабль "Авангард",

Джордж Кризи, адмирал, кавалер ордена Бани 2-й степени, ордена Британской империи 3-й степени, ордена "За боевые заслуги" и ордена Королевы Виктории.

Портленд, 22.05.1952

Введение

Несведущий человек обычно испытывает почти суеверный страх перед подводными лодками, и это происходит потому, что он почти ничего не знает о них. Одной из причин, побудивших меня написать эту книгу, было желание ликвидировать это невежество и показать, какой эмоциональной может быть жизнь на субмарине. Одни люди на самом деле страдают от клаустрофобии, другие уверены, что непременно заболеют ею на субмарине, но спокойно путешествуют в поездах метро и на самолетах. Думаю, что все зависит от человеческого темперамента. Несмотря на наличие некоторых неудобств, я считаю, что во время войны значительно лучше находиться на субмарине, чем укрываться в грязном окопе от летящих со всех сторон снарядов, или в разгар жестокого боя глохнуть в железной утробе танка, или каждую ночь вылетать на бомбежки, или сутками не вылезать из машинного отделения большого надводного корабля.

Однажды я слышал, как один из младших офицеров-подводников в присутствии своего командира заявил, что им платят надбавку за опасность. "Опасность? - взревел командир. - Кто тут говорит об опасности? Ты, мальчишка, получаешь дополнительную плату за опыт, высокую квалификацию и большую ответственность. Какая к черту опасность?"

В мирное время о субмаринах очень редко пишут в газетах: только когда происходит что-то неладное. Но если субмарина тонет, тогда любой обыватель, никогда в жизни не видевший в моря, везде предлагает поднять ее со дна моря и извлечь оттуда тела людей. К сожалению, именно этот аспект службы подводников является определяющим при формировании общественного мнения. Всякий раз, когда в море происходит трагедия, со всех сторон звучат голоса доброжелателей, требующих увеличения количества и усовершенствования средств спасения. Надо сказать, что эти требования никогда не исходят от самих подводников. Подводная лодка является военным судном, в котором наличие определенных средств обеспечения безопасности является необходимым, причем все они постоянно обновляются. Но безопасность не должна доминировать над боевой мощью субмарины. Железнодорожные катастрофы, к примеру, можно ликвидировать, если ограничить скорость всех поездов пятью милями в час. А самой безопасной субмариной в мирное время (подчеркиваю, в мирное, а не в военное) явилась бы та, которой вообще не приходилось бы опускаться под воду.

Целью организации работы подводного флота является повышение эффективности кораблей и их команд до такой степени, чтобы свести к минимуму вероятность несчастных случаев. И хотя субмарины ежегодно проходят под водой и на ее поверхности тысячи миль, катастрофы случаются крайне редко. В моей книге вы найдете описание одной из редких трагедий, но я искренне надеюсь, что случившееся будет истолковано правильно.

Хочу поблагодарить моего старого друга и коллегу Майка Уиллоби, который дал мне хорошие советы по некоторым сложным техническим и историческим аспектам, а также сделал несколько черно-белых рисунков, которые вы найдете в книге. Майк обладал многочисленными достоинствами и к тому же был изобретателем. Во время войны именно он изобрел новый способ стрельбы торпедами с субмарин, к которому с большим вниманием отнеслись в адмиралтействе. Он также усовершенствовал маскировку субмарин; это было впервые опробовано на "Морском льве", а позже широко применялось на наших лодках на Дальнем Востоке.

Я также признателен моему другу Барнетту Фридмену и галерее "Тейт" за любезное разрешение сделать фотографию картины с изображением поста управления подводной лодки. Я был представлен Барнетту, когда он работал над этой картиной. "Тот самый Барнетт Фридмен!" - воскликнул я и получил верного друга на всю жизнь. Художник не стал, подобно большинству коллег, скрывать сложность изображаемого предмета завесой импрессионизма. Он провел на субмарине несколько месяцев, несколько раз выходил в море, участвовал в погружениях и добился того, что знал назначение каждого рычага, каждой кнопки. В результате он не просто создал хорошую картину, а дал точное изображение поста управления подводной лодки, сделав уникальную работу.

Выражаю свою искреннюю признательность всем, кто оказывал мне помощь в создании книги, предоставил материалы и ценные фотографии. Я также очень благодарен своей жене, отпечатавшей текст книги и проявившей необыкновенное терпение, пока создавалась моя книга.

Э. Я.

Часть первая. Ученичество

Большинство людей, живущих на земле, так невежественны в том, что касается необыкновенного морского бытия, что без разъяснений самых обыденных фактов могут посчитать Моби Дика чудовищной выдумкой или, что еще хуже, ужасной аллегорией.

Моби Дик

Глава 1.
Мое первое погружение

В начале 1940 года в адмиралтействе решили пойти на рискованный эксперимент и пригласить офицеров Королевского военно-морского добровольческого резерва для службы на подводных лодках. В апреле на корабль его величества "Король Альфред", новую тренировочную базу резервистов в Хове, был отправлен запрос на двух добровольцев. После тщательных поисков был найден офицер, имевший опыт водолаза-любителя. Он сразу согласился на это потрясающее предложение и получил задание найти второго добровольца. После недолгих размышлений он выбрал моего близкого друга Гарольда. В тот же вечер Гарольд по секрету признался мне, что решил согласиться. Я заметил, что он, скорее всего, сошел с ума. Служба подводника чревата многочисленными опасностями, а подводные лодки мы видели только на картинках. Но втайне я преисполнился черной завистью. Эти два добровольца должны были сразу приступить к учебе на специальных навигаторских курсах, которые начинались через несколько дней, а меня туда не брали. Я всегда мечтал получить знания по астронавигации.

На следующее утро в перерыве между лекциями я отыскал офицера, ответственного за обучение, и сказал ему о своем страстном желании учиться на навигаторских курсах. Он объяснил, что контингент учащихся уже полностью сформирован, к тому же я еще не прошел обязательный трехнедельный курс начальной подготовки. Но я продолжал настаивать. Вздохнув, он внимательно посмотрел на меня и поинтересовался возрастом. Я ответил, что мне двадцать шесть. Женат ли я? Нет. Имею ли морской опыт? Да (за моими плечами было недельное плавание на яхте). Тогда он предложил мне пройти за ним в кабинет. Я двинулся вслед за ним, чувствуя, как сильно колотится сердце. Неужели мое безрассудство принесет плоды? Командир пояснил, что адмиралтейство запросило двух добровольцев, но меня пошлют третьим при таком сильном желании.

- Вы можете ничего не решать немедленно. Подумайте и дайте мне знать завтра утром.

- А если я соглашусь, меня отправят на навигаторские курсы?

- Да.

- Тогда я готов ответить прямо сейчас. Я согласен, сэр.

Должен признаться, что кабинет командира я покинул в изрядном смятении. Я всячески пытался убедить себя, что

поступил правильно, можно сказать, совершил героический поступок. Но воображение тут же рисовало мне субмарину: ее темный, холодный и мокрый корпус, угрюмые внутренности, набитые непонятными приборами. При этом шансы выжить казались ничтожными, а почти неизбежная смерть - холодной и мучительной. Разыгравшемуся воображению помогали воспоминания о недавней гибели "Фетиды" в бухте Ливерпуля во время ходовых испытаний. Но было уже поздно. Я ни за что не осмелился бы пойти на попятный.

После завершения обучения на "Короле Альфреде" наша троица получила назначение на разные эсминцы - морские охотники, базировавшиеся в Скапа-Флоу. Мы должны были получить хотя бы небольшой опыт плавания на надводных военных кораблях. В конце мая мы должны были отправиться на север, но перед этим для нас было организовано однодневное учебное плавание на субмарине. По дороге мы заблудились и прибыли на "Дельфин", базовый корабль подводного флота в форте Блокхауз, Госпорт, на пять минут позже назначенного времени. Когда мы подбежали к стоящей неподалеку подводной лодке "Отвей", капитан, стоящий на мостике, был весьма недоволен задержкой трех младших лейтенантов.

Впервые взглянув на субмарину вблизи, я был изрядно разочарован. Она показалась мне хрупкой, непрезентабельной и очень отличалась от картинки, нарисованной моим воображением. Откуда мне было знать, что я вижу только внешнюю оболочку, которая при погружении заполняется водой. Вся длинная узкая палуба и большая часть надстройки была покрыта бесчисленными отверстиями, через которые при погружении субмарины поступала вода, а при всплытии - вытекала, оставляя поверхности сухими. Собственно корпус лодки почти не был виден. Когда нас провели в носовую часть лодки и приказали спуститься через круглый люк внутрь этого странного чудовища, наши чувства вряд ли можно было назвать счастьем.

Во время пребывания на "Короле Альфреде" мы узнали кое-что о субмаринах. Раньше мы знали, что корпус лодки по форме напоминает длинную сигару, имеет круглое поперечное сечение и слегка сужается на концах. Также для нас не было секретом, что в его нижней части расположены дифферентные танки, топливные цистерны, гигантские электрические батареи и т. д. Мы также знали, что субмарина имеет дизельные двигатели для движения по поверхности воды и для зарядки батарей, под водой она приводится в движение электродвигателями. Но уже в первые минуты пребывания внутри лодки, когда мы шли по длинному

проходу к кают-компании, на нас обрушилось столько новых впечатлений, что нужно было скрыть растерянность. Первое, что меня потрясло, - размеры лодки. Конечно, нам приходилось иногда пригибаться, чтобы пройти через двери в водонепроницаемых переборках, уклоняться от препятствий, но почти везде можно было пройти в полный рост, не опасаясь удариться головой. Корпус был шире, чем поезд лондонской подземки. Удивило меня и то, что все внутренние помещения были ярко освещены. В столовой команды стояли деревянные скамьи, шкафы для посуды и столы, покрытые зелеными бязевыми скатертями. Я даже глазам своим не поверил, настолько здесь было удобно и уютно. Только одно удручало: хитросплетение проводов и трубопроводов над нашими головами, щедро снабженных выключателями, клапанами, датчиками давления, соединительными коробками и прочими непонятными вещами. Они были везде, насколько хватало взгляда, и скрывались вдалеке. Как может человек, настолько далекий от техники, как я, надеяться когда-нибудь освоить все это?

В кают-компании было очень тесно. Ее размеры не превышали размера салона 20-тонной яхты. Зато здесь был использован буквально каждый сантиметр пространства. Здесь нас передали высокому симпатичному младшему лейтенанту, который сообщил, что его зовут Джевелл. Он предложил нам подняться на мостик и оттуда наблюдать за ходом. Мы прошли в помещение поста управления, где увидели изобилие рычагов, клапанов, вентилей, датчиков и неведомых приборов, затем вскарабкались по вертикальному трапу, который вел из поста управления через небольшой люк прямо в боевую рубку. Потом был еще один вертикальный трап, и через верхний люк мы выбрались на мостик. Там остановились возле стойки перископа, попытались собраться с мыслями и разобраться, что происходит в настоящий момент.

Мы медленно двигались из Хазлар-Крик к выходу из гавани Портсмута. Моряки на палубе убирали тросы, использовавшиеся при швартовке. Скоро мы вышли в море. Капитан, который, казалось, пребывал в дурном настроении (возможно, из-за нашего опоздания), громко отдавал приказы. Через некоторое время мы догадались, что запущены дизели. Наконец позади остался форт Блокхауз, и перед нами открылась изумительная панорама Солента, где я уже плавал до войны. Сейчас вокруг кипела работа. Повсюду сновали большие и маленькие суда, яхты, лодки. Морская вода блестела, словно улыбаясь яркому утреннему солнцу.

Стоя на мостике, мы наблюдали, как ленивые волны бьются о

борт нашего корабля. Джевелл объяснил, что на поверхности воды нас удерживает воздух в главных балластных танках. Можно сказать, что мы плывем по воздуху, потому что отверстия в днищах балластных танков открыты, а вода не попадает внутрь благодаря давлению находящегося внутри воздуха. Когда мы захотим нырнуть, воздух будет выпущен через вентили, которые мы могли видеть в верхней части танков.

В конце канала мы повернули направо и взяли курс на запад к Нидлс. Остров Уайт выглядел зеленым и очень мирным. В небе показался самолет, летевший на юг.

- У нас все ослепли? - заорал капитан. - Почему не доложили о самолете?

Упрек был адресован впередсмотрящим, но мы сразу почувствовали себя виноватыми и совершенно несчастными. Когда Джевелл предложил нам снова спуститься вниз и осмотреть кормовую часть лодки, мы были ему искренне признательны. Теперь мы оказались в машинном отделении. Я не инженер, а в то время даже не умел водить машину, поэтому самое сильное впечатление на меня произвел шум. Думаю, что те дизельные двигатели шумели не больше, чем обычно, но в ограниченном пространстве (хотя они стояли в самом большом помещении субмарины) грохот был воистину ужасным. Мы попали в сумасшедший дом из меди, стали и беспрестанно двигавшихся непонятных деталей машин. Затем мы прошли через отсек, где стояли электродвигатели, окруженные панелями с бесчисленными выключателями, амперметрами и вольтметрами, и попали в служебное помещение машинистов - не самое приятное место на лодке. В конце концов Джевелл повернул обратно, мы еще раз прошли мимо грохочущих дизелей, чувствуя, что в голове все смешалось от непривычного шума и огромного количества новых впечатлений, и оказались в атмосфере относительной тишины и спокойствия поста управления.

Субмарину слегка покачивало, и мы решили, что уже вышли в Канал[1].

- Скоро будем погружаться, - сказал Джевелл.

Он еще не успел договорить, когда раздался приказ приготовиться к погружению. Разные голоса передавали его из отсека в отсек по всей длине субмарины. Пост управления постепенно заполнялся подводниками. Люди занимали свои места. А мне вдруг показалось странным, даже невероятным, что этот грохочущий металлический монстр вдруг опустится под воду. На что это будет похоже? Может быть, мы почувствуем то же самое, что ощущаем в движущемся лифте? Или это будет больше похоже на пикирующий самолет? И еще я не сомневался,

что на глубине непременно почувствую давление воды, что меня немного беспокоило.

Стараясь никому не мешать и не путаться под ногами у занятых людей, я отошел в сторону и стал прямо под рубкой. Задрав голову, я мог видеть в рамке верхнего люка голубое небо и покачивающееся из стороны в сторону облако. Затем в люке неожиданно показались две ноги и начали быстро спускаться по трапу, заслонив обзор и мешая мне любоваться небесной голубизной. А последовавший за этим звук корабельного ревуна заставил меня схватиться за уши и испуганно оглядеться по сторонам. Краем глаза я успел заметить добродушную ухмылку Джевелла, который со своего места наблюдал за нашими потрясенными физиономиями. Вокруг нас было так много нового и необычного, что мы никак не могли разобраться в происходящем. Поворачивались какие-то маховики, поднимались и опускались рычаги, что-то стучало и щелкало, громко отдавались приказы, поступали доклады об их выполнении. По трапу спустились впередсмотрящие, за ними - вахтенный офицер. Я почувствовал легкое головокружение и тошноту. Над нашими головами послышался шум - это задраивали люк. Сразу после этого вниз спустился капитан. Он снял висевший на шее бинокль, передал его сигнальщику и сказал:

- Закрыть нижний люк. - Затем он повернулся к старшему помощнику и приказал: - Тридцать два фута, номер один.

Я взглянул на два больших датчика глубины, расположенные по левому борту. Стрелки приборов, ранее указывавшие на ноль, теперь ожили и пришли в движение. Они уже прошли цифру 10 и двигались дальше! 15, 17, 20... Только тогда я понял, что мы действительно погружаемся, но почему-то не почувствовал никакого волнения. Все происходило совершенно обыденно. Я предположил, что, когда прозвучал ревун, дизели остановились и теперь лодка двигалась на электродвигателях, хотя их и не слышно. Угол погружения был небольшим - градусов пять, не больше. Избыточное давление не ощущалось. А почему, собственно говоря, оно должно чувствоваться? Прочный корпус выдерживает давление, а мы находимся внутри. Лодку больше не качало. Даже на такой небольшой глубине волнение уже не чувствовалось. Меня необыкновенно взволновал столь быстрый переход от шумного и беспокойного мира на поверхности к подводной тишине и спокойствию. Мой желудок как-то незаметно успокоился и больше не давал о себе знать.

Капитан внимательно наблюдал за датчиком глубины. Когда стрелка прибора достигла 30 футов[2], он приказал:

- Поднять перископ!

Бронзовая колонна медленно пошла вверх. Когда из глубокого колодца показалось ее основание, он наклонился, взялся за рукоятки и приник к окулярам. Перископ все еще продолжал подниматься. Когда движение прекратилось, капитан мог стоять выпрямившись. Первым делом он быстро повернул перископ по кругу, при этом его тело также двигалось по кругу, а ноги делали мелкие шажки по самому краю колодца. После этого он замер и принялся внимательно изучать что-то на поверхности. Я подумал, позволят ли нам взглянуть в перископ, но не осмелился спросить. Я стоял рядом и видел, как в его зрачок проникает луч света. Казалось, луч из внешнего мира, многократно преломившись в линзах перископа, попал в его глаза, чтобы создать четкую и ясную картину в его мозгу.

- Так, - пробормотал он, - а где наши салажата из Хова? Хотите взглянуть?

Сначала я не увидел вообще ничего. И только приспособившись, отыскав нужный угол, я неожиданно увидел море, причем значительно отчетливее, чем ожидал. Оно было серо-зеленым и выглядело более неспокойным, чем в действительности, поскольку я наблюдал с очень близкого расстояния. Неожиданно накатившая волна оставила за собой клочья белой пены, которые на несколько секунд ухудшили видимость. Но очень быстро их смыла вода, и видимость снова стала нормальной. Меня очень удивила широта обзора. Повернув перископ, я увидел остров Уайт и даже узнал Нидлс.

- Сейчас я вам кое-что покажу, - сказал капитан. - Следите внимательно. Вы видите Нидлс? Сейчас увеличение небольшое. А теперь смотрите.

Он положил руку на мою правую руку, сжимавшую рукоятку перископа, и резко повернул рукоятку на пол-оборота. Нидлс словно прыгнул на меня и оказался совсем близко. Поле зрения резко сузилось, зато теперь я мог видеть каждый изгиб скал, каждый камень, будто они находились на расстоянии не больше мили.

- Теперь увеличение максимальное, - объяснил капитан. - Все увеличивается в четыре раза. Попробуйте сами.

Я снова повернул рукоятку, и Нидлс вернулся на свое место.

- Поверните другую рукоятку и понаблюдайте, что будет происходить, сказал он.

Последовав его указаниям, я с удивлением понял, что могу перемещать море, землю и небо вверх и вниз. Я мог наблюдать за морем возле лодки или за облаками над землей. Можно было повернуть верхние линзы таким образом, чтобы видеть небо прямо над нашими головами.

- Это необходимо, - объяснил капитан, - чтобы иметь возможность вовремя заметить вражеский самолет. - Ну, а теперь уступите свое место товарищу.

С большой неохотой я отошел от перископа. Это была восхитительная игрушка, и, если бы мне позволили, я не выпускал бы ее из рук весь день. Никогда бы не подумал, что с находящейся под водой субмарины можно увидеть так много и так отчетливо. Мне было интересно узнать, как ведет себя перископ под водой и как далеко можно рассмотреть окружающие глубины, можно ли увидеть рыбу или другую субмарину. Ведь перископ - единственная возможность выглянуть из-за стальных стен подводной лодки. Чтобы корпус был более прочным, в нем не предусмотрены иллюминаторы, а значит, нельзя, как я втайне надеялся, заглянуть в темно-зеленые морские глубины, увидеть их обитателей.

В тот день мне больше не довелось подойти к перископу. Мы провели под водой только один час, который пролетел незаметно. Мне очень понравилось под водой: там тишина и величественный покой, корабль остается невидимым для обитателей внешнего мира, а его вес так точно рассчитан с учетом положительной и отрицательной плавучести, что он может двигаться в жидкой среде так же легко и плавно, как самолет в воздухе. Большое впечатление на меня произвело спокойствие подводников; быстрота исполнения приказов, в которой не было и намека на суетливость; свободные, неформальные отношения между людьми и вместе с тем жесткая дисциплина. К тому же в помещениях было светло, тепло, уютно, везде легко дышалось и не чувствовалось никаких неудобств.

Очень скоро капитан приказал:

- Готовиться к всплытию!

За этим последовала команда старшего помощника:

- Закрыть главные вентили!

Матрос у панели управления по правому борту передвинул несколько маленьких рычажков. Раздавшийся глухой стук, надо полагать, означал, что вентили закрыты; однако старший помощник дождался подтверждения из отсеков и только потом доложил капитану:

- Главные вентили закрыты, сэр.

Сигнальщик уже открыл люк в боевую рубку.

Капитан еще раз оглядел поверхность моря в перископ, повернул рукоятки до упора и приказал:

- Убрать перископ! - и, уже поднимаясь по трапу, добавил: - Всплываем.

- Продуть балластные танки!

Один за другим были открыты клапаны на панели управления, послышалось шипение воздуха, подаваемого в балластные танки. Операторы горизонтальных рулей установили их плоскости в положение "подъем". Корабль слегка задрал нос и начал движение к поверхности. Номер один стоял у подножия трапа и выкрикивал данные об изменении глубины капитану, который открывал задрайки верхнего люка.

- Двадцать пять футов, сэр, пятнадцать футов, сэр...

И вот капитан резким движением руки распахнул крышку люка. Впередсмотрящие споро полезли вверх. Лодку резко качнуло - волнение на поверхности снова дало себя знать, и я был вынужден схватиться за один из тросов перископа, чтобы устоять на ногах.

- Прекратить продувку! - громко сказал номер один, стараясь перекричать шум.

Из переговорного устройства доносились отрывистые команды капитана. Очень скоро загрохотали дизели, и лодка начала быстро набирать скорость. Я стоял под боевой рубкой и чувствовал, как лицо обдувает прохладный ветерок. Воздух со свистом проникал в лодку, обеспечивая бесперебойную работу дизелей. Мы выбрались на мостик и некоторое время стояли там, вдыхая свежий морской воздух, подставляя лица солнцу. Лодка шла домой.

Когда мы обменялись впечатлениями, выяснилось, что товарищи не разделяли мой восторг. Гарольд признался, что испытал сильнейший приступ клаустрофобии, хотя и надеялся, что это скоро пройдет. Что касается меня, я находился на вершине счастья. Я выходил в море на субмарине, погружался в ней, смотрел в перископ. Немногие мои современники могли похвастать тем же. Идея служить на этих необыкновенных судах начала мне положительно нравиться.

* * *

Но для начала мы должны были два месяца прослужить на эсминцах. Поэтому через несколько дней я покинул Лондон и ночным поездом отправился на север. Мне необходимо было разыскать в Скапа-Флоу корабль "Атерстон". После утомительного путешествия на поезде из Эдинбурга в Скрабстон, за которым последовал богатый впечатлениями переход на лодке через неспокойный Пентланд-Ферт в Оркленд, я добрался до Скапа-Флоу и узнал, что "Атерстон" два дня назад отбыл в Розит. Мне пришлось срочно возвращаться и пережить изнурительное путешествие еще раз. Когда я добрался до Розита, выяснилось, что "Атерстон" там был, но уже ушел; ожидалось, что он скоро вернется. Через два дня он действительно вернулся, и я сумел

доложить о своем прибытии к месту службы. А через час мы уже снова были в море. В те дни служба на эсминцах не была спокойной.

Так началась моя служба на море. "Атерстон" (командир Браунинг, кавалер ордена "За боевые заслуги") был первым эсминцем нового класса морских охотников, размерами несколько больше обычного шлюпа. Он базировался в Скапа-Флоу и занимался сопровождением конвоев или бесплодными поисками вражеских подводных лодок, сообщения о которых поступали от авиации. Мы находились слишком далеко на севере, чтобы оказаться полезными в Дюнкерке во время известных событий в июне. Когда стала известна правда об эвакуации, нам оставалось только развести руками. Иногда мы сопровождали крупные корабли флота метрополии, а однажды удостоились чести стать частью эскорта корабля его величества "Худ", направлявшегося в Атлантику. Это произошло примерно за год до его гибели в столкновении с "Бисмарком". В то время я очень страдал от морской болезни, но, даже ощущая постоянное недомогание, увидел, как красив этот корабль, насколько совершенны его формы. На вахтах я дублировал старшего помощника Майка Тафнелла, а по боевому расписанию являлся командиром кормового 4-дюймового орудия "Б". Мне повезло, что нам ни разу не пришлось стрелять: честно говоря, я совершенно не представлял принцип действия этого оружия. На деле я большую часть времени занимался всевозможной писаниной, именно это обычно поручают самому молодому младшему лейтенанту на корабле. Это не страшно, если такой офицер - кадровый моряк и знает порядки и иерархию на корабле. Но за шесть недель, проведенных на "Короле Альфреде" (из которых три были посвящены изучению навигации), я не успел постичь эти премудрости и даже толком не знал, кто из офицеров чем занимается. Когда на меня обрушилась лавина разной документации, выяснилось, что во многих случаях я даже не могу прочитать бумаги. Откуда мне было знать, что АФП - это приказ адмиралтейства по флоту, а ВТО - ведущий торпедный оператор, при этом имеется в виду низший чин, занимающийся электрооборудованием? А что я должен был делать, когда ко мне пришел матрос и заявил, что ему выплатили жалованье не полностью?! Оказалось, что я отвечаю и за выплату денежного довольствия, а уже это было чревато бесчисленными проблемами. Столкнувшись с множеством вещей, к которым я даже не знал, как подступиться, я уверовал, что шутки и анекдоты о канцелярской волоките на военной службе лишь в ничтожной степени отражают действительность. Позже, когда я приобрел

некоторый опыт, то преисполнился глубочайшим уважением к организации работы всех без исключения служб на флоте. В такой масштабной организации, имеющей сложную внутреннюю структуру, объем канцелярской работы мог быть намного больше.

Занимаясь повседневной работой, я с нетерпением ждал того дня, когда меня начнут готовить к подводной службе. И здесь мне очень повезло. Мой капитан и старший помощник были бывшими подводниками и могли мне помочь. К примеру, Майк Тафнелл отдал мне все свои старые записи, а потом проявил удивительное терпение, отвечая на мои бесконечные вопросы. В результате на учебу я отправился, обладая некоторыми элементарными знаниями, что было немаловажно.

В конце июля поступил долгожданный приказ явиться на корабль его величества "Дельфин". Но из нашей троицы с "Короля Альфреда" в форт Блокхауз прибыл только я один. Гарольд решил, что правильнее отказаться от службы на подводных лодках, поскольку все чаще ощущал приступы клаустрофобии, а третий член нашей небольшой команды обладал "темпераментом, делающим его непригодным для службы на подводных лодках", как сообщил командир эсминца, на котором он набирался морского опыта, сам бывший подводник.

* * *

Учебный курс, который я начал слушать в августе 1940 года, как и все учебные программы во время войны, длился шесть недель. Шла война, поэтому наши занятия, как и сон, часто прерывались визитами в бомбоубежище. Мне удалось скрыть свое невежество в элементарных вопросах электрооборудования корабля и устройства двигателя внутреннего сгорания, и я с грехом пополам закончил обучение. При этом я отлично понимал, что обязан этим предварительной подготовке, которую получил на "Атерстоне", ну и, разумеется, тому факту, что на растущем подводном флоте была катастрофическая нехватка офицеров.

После завершения обучения мы получили назначения на разные субмарины. Три человека - Дерден, Тейт и я - были назначены на лодки класса H, базировавшиеся в Харвике и осуществлявшие действия против немецкого судоходства вдоль побережья Голландии. Дерден нашел "H-49" в Харвике и сразу же вышел в море, Джок Тейт и я отправились в Ширнесс, где заканчивался ремонт "H-28".

Я даже рад, что тогда не знал о субмаринах так много, как знаю сейчас. "H-28" была самой старой и одной из самых маленьких субмарин на королевском флоте: она была построена в 1918 году. Нет нужды говорить, что Джок и я получили знания о

более современных субмаринах, и хотя основные принципы не изменились, но мы были вынуждены забыть немалую часть того, чему нас учили, и начинать все заново. Наш капитан лейтенант М. Вингфилд выглядел старше и суровее, чем был на самом деле. Он только что закончил курсы командиров, и следующий боевой поход на "Н-28" должен был стать для него первым в этой должности. Старший помощник Челлис уже имел за плечами несколько боевых походов, а подавляющая часть команды, как и мы, только что закончила курсы, причем многие из матросов никогда не выходили в море. Что поделать, шел второй год войны, и в стране отчаянно не хватало опытных кадров.

Джок и я решили держаться вместе, чтобы при необходимости прийти друг другу на помощь. Джок был шотландским резервистом. Он обладал вздернутым носом и агрессивно выступающим подбородком. Он, как и все моряки торгового флота, с трудом мирился с требованиями строжайшей дисциплины, свойственной военному флоту, и совершенно не выносил критики со стороны капитана. Получая очередной выговор, ему приходилось слегка прикрывать глаза, чтобы скрыть горящий в них огонь негодования. Но его злость и возмущение никогда не длились долго, и в целом он неплохо уживался с Вингфилдом. Джок легко забывал обиду и, главное, был очень увлечен новой работой.

Примерно через неделю все ремонтные работы завершились, и мы вышли на "Н-28" в Харвик. База для субмарин была оборудована на причале Паркстон; здесь же находилась железнодорожная станция. Пока мы были заняты подготовкой к первому боевому походу: заказывали припасы, учились расшифровывать сигналы, наносили на карты данные о новых минных полях, нас осаждали почтовые служащие, требовавшие, чтобы мы забрали почту на континент.

Через несколько дней нам пришлось спешно завершить приготовления, на базу возвращалась "Н-49". Мы имели возможность наблюдать за ее подходом. Погода стояла отвратительная, люди на мостике выглядели усталыми и промокшими. Мы радостно приветствовали Дердена, но в ответ получили лишь слабую улыбку. Вечером мы попытались по старой памяти - все-таки мы учились вместе! - узнать о его первых впечатлениях, но оказалось, что между нами пролегла глубокая пропасть: он побывал в боевом походе, а мы - нет.

Глава 2.
Мой первый поход

Серым октябрьским утром мы стояли на мостике "Н-28" и махали нашим друзьям, пришедшим на причал Паркстон пожелать нам удачи. Мы спустились по реке в море и заняли позицию за кормой адмиралтейского траулера, который должен был нас вывести. Его задачей была защита субмарины не столько от врагов, сколько от собственных судов и самолетов. Субмарина без сопровождения у нас считалась вражеской со всеми вытекающими отсюда последствиями. И хотя береговую авиацию всегда предупреждали о движении наших субмарин, вид одинокой подводной лодки на поверхности мог спровоцировать жаждавших деятельности летчиков на нападение. И такие случаи в действительности имели место.

Видимость была плохой, свежий восточный ветер усиливал обычную для Северного моря зыбь. Весь день мы шли зигзагом и поздно ночью достигли начала секретного прохода через минное заграждение вдоль восточного побережья. Здесь траулер просигналил нам: "Хорошей охоты!", повернул назад и вскоре скрылся в темноте. Мы остались одни и взяли курс на восток.

Сначала все шло нормально, и вскоре мы достигли нужного района. Здесь нам пришлось столкнуться с первой трудностью - определением собственного местоположения. Мы погрузились незадолго до рассвета неподалеку от голландского побережья и все утро двигались по направлению к нему. Море было спокойным, небо - серым, а видимость вполне приличной. К полудню мы, наконец, увидели землю, и всю вторую половину дня капитан и Джок занимались взятием пеленгов через перископ и пытались установить соответствие между белыми постройками на безликом берегу и отметками на карте. В конце концов, они установили наше местонахождение и принялись курсировать вдоль берега на участке длиной примерно пять миль, внимательно осматривая пустынную поверхность моря. Но только на третьи сутки произошло нечто, нарушившее монотонность нашего "подводного дежурства".

За четыре следующих года мы привыкли к рутинным обязанностям. Когда субмарина погружается, всплывает или выполняет атакующий маневр, всем членам экипажа находится дело. Но во время долгих часов ожидания, когда мы "несем дежурство", экипаж делится на три вахты: красную, белую и синюю; по два часа вахты, четыре отдыха.

Каждая вахта состояла из необходимого числа людей, чтобы поддерживать заданную глубину и обеспечить работу на перископе. Два оператора горизонтальных рулей сидели по левому борту перед панелью с приборами и периодически поворачивали находящиеся перед ними маховики. В левом переднем углу возле гирокомпаса располагался рулевой, неподалеку от него - механик, отвечающий за работу приборов, управляющих процессами вентиляции и продувки и установленных на панели по правому борту, а также за подъем и опускание перископов. Подводники несли вахту не только в посту управления, но и в машинном отделении. В кормовом отсеке находился торпедный оператор, который подчинялся командам машинного телеграфа из поста управления (все было устроено так же, как и на наземных кораблях: диск с делениями, соответствующими нужной скорости - малой, средней, полной, и направлению вперед, назад. Он управлялся вручную. В машинных отделениях стояли репитеры). Кроме того, вахту нес акустик, который с помощью установленных с наружной стороны корпуса гидрофонов мог услышать шум приближающегося судна. А в крошечном закутке, расположенном под постом управления, помещался трюмный машинист, манипулировавший по команде старшего помощника или вахтенного насосами и разными клапанами. Он мог заполнить водой или, наоборот, продуть любой из танков на субмарине для погружения или всплытия.

Теперь мне пришлось овладеть хитрой наукой наблюдения через перископ. Когда я впервые пришел на пост управления, чтобы принять вахту у номера один, меня просто распирало от гордости, сознания собственной важности и любопытства. Первым делом он подвел меня к столу для прокладки, показал на карте, где мы находимся, и наземные ориентиры, по которым я должен определяться каждые полчаса. Затем он показал мне, как выглядят эти ориентиры в перископ, и убедился, что я могу распознать их. После этого он жизнерадостно улыбнулся, сказал: "Она[3] вся твоя, парень" - и ушел, оставив меня ответственным за корабль.

- Поднять перископ! - пробормотал я, старясь показать, что такие приказы для меня привычны.

Первым делом я, как положено, произвел беглый круговой осмотр местности на малом увеличении. Убедившись, что вблизи нет вражеских судов и самолетов, я приступил к тщательному изучению каждой четверти горизонта на большом увеличении. Иногда картинка начинала тускнеть и расплываться, это набежавшая волна заливала верхние линзы, расположенные всего лишь в нескольких дюймах над поверхностью воды. А я

продолжал внимательно всматриваться в даль, пытаясь разглядеть верхушку мачты или едва уловимый дымок, которые могли означать приближение цели. В завершение процедуры я произвел еще один круговой обзор, следовало убедиться, что к нам никто не подкрался сзади, и приказал убрать перископ. Через некоторое время снова последовало "Поднять перископ!", потом "Убрать перископ!", и так на протяжении всей вахты. Внимательно осматривая покрытый легкой дымкой берег, я не мог не чувствовать пикантность ситуации: мы, англичане, живем: спим, едим, общаемся друг с другом - так близко от врага, но остаемся для него невидимыми.

Во всяком случае, мы надеялись, что нас никто не замечает. Все время, когда ведется перископное наблюдение, следует принимать меры, чтобы он поднимался над водой не более чем на несколько дюймов[4]. Если операторы горизонтальных рулей по невнимательности или из-за отсутствия опыта не удержат перископную глубину тридцать футов или если лодка плохо дифферентована, может оказаться, что перископ поднимется над водой на несколько футов. Тогда его нетрудно обнаружить с берега. Это легко поправить, немного опустив перископ, но тогда наблюдение приходится вести согнувшись, что не слишком удобно и довольно утомительно. Лучше следить за дифферентом.

Исходя из сказанного представляется очевидным, что, кроме наблюдения и определения местоположения корабля, вахтенный офицер обязан постоянно следить за глубиной. За дифферент в первую очередь отвечает старший помощник. Именно он руководит закачиванием в балластные танки нужного количества воды, чтобы корабль двигался горизонтально и обеспечивалась нейтральная плавучесть. По кораблю постоянно перемещаются люди, плотность забортной воды подвержена колебаниям, поэтому в течение дня периодически появляется необходимость корректировки дифферента. Это тоже входит в обязанность вахтенного офицера. Понятно, что неопытному человеку, каким я был в те дни, непросто угадать по поведению лодки, что у нее дифферент на корму или нос. Если дифферент нарушен так, что горизонтальные рули не могут удержать корабль на нужной глубине, восстановить управляемость можно увеличением скорости, повысив эффективность рулей. Но при большом нарушении дифферента увеличение скорости уже не поможет, и вам придется стать главным действующим лицом неприятного и постыдного спектакля, когда лодка вынырнет на поверхность в непосредственной близости от неприятельского берега. Следствием этого явится незамедлительное появление в посту управления разгневанного капитана. Может произойти обратное:

слишком тяжелая субмарина начнет тонуть и будет продолжать погружаться до тех пор, пока вы не сумеете восстановить управляемость. Следствием всего перечисленного является еще и истощение ресурса батарей. Так что, как ни крути, а лучше постоянно следить за дифферентом.

Два часа перископного наблюдения - это не мало и требует большего напряжения, чем кажется на первый взгляд. Особенно это ощущается в первое время, когда с непривычки глаза начинают болеть и слезиться. К тому же работа на перископе требует большого внимания. Всякий раз приходится повторять себе: "В этот момент вражеский корабль может приближаться к линии горизонта и сейчас окажется в пределах видимости. Чем раньше я его обнаружу, тем больше времени будет у капитана для подготовки атаки, если это наша потенциальная мишень, или чтобы убраться подальше, если он охотится за нами". Когда период вынужденного безделья затягивается, очень легко расслабиться и потерять бдительность. Чувство опасности притупляется, ослабляется внимание, и однажды, лениво оглядывая ставший привычным морской пейзаж, можно не заметить тонкую иголку мачты, появившуюся на горизонте. Когда через несколько минут ты снова поворачиваешь перископ в этом направлении - боже мой! - оказывается, что на тебя надвигается огромный корабль, который подошел совсем близко, и отчетливо видны мачты, дымовые трубы, надстройка и даже люди на палубе.

* * *

Джоку выпало первым заметить в перископ потенциального противника. Шел третий день похода. После ленча я клевал носом в кают-компании. Неожиданно меня разбудил крик: "Капитана в пост!" В мгновение ока Вингфилд уже стоял возле перископа. Номер один и я подошли ближе, чтобы ничего не пропустить.

- В чем дело, штурман? - поинтересовался капитан у Джока.

- Мне кажется, мачта, сэр.

- Ах, вот она... - сказал капитан после небольшой паузы. - Хорошая работа, штурман. А вот и еще одна... Приготовиться к погружению!

Приказ передали в носовые и кормовые отсеки, и субмарина ожила. По проходам поспешно шагали люди, торопясь занять свои места. Номер один занял пост за спинами операторов горизонтальных рулей, наблюдая за показаниями глубиномеров. Несколько негромких команд - и дифферент, нарушенный беготней людей по кораблю, был восстановлен.

Будучи "третьей рукой", при атаке я должен был обеспечивать

работу вычислительного прибора, в просторечье именуемого "фруктовой машинкой"[5]. Но пока капитан не собирался атаковать, и я имел возможность наблюдать за ним у перископа. От возбуждения меня была дрожь. Невозможность видеть своими глазами, что происходит на поверхности, буквально сводила с ума. Нам оставалось только строить предположения, следя за выражением лица капитана. Некоторое время он молчал. Мы думали, что он пытается определить, с какими кораблями мы встретились. В его глазах играли лучи света.

В конце концов он повернул ручки перископа и приказал:

- Убрать перископ, право руля 15, курс 285. - Обернувшись к старшему помощнику, он пояснил: - Думаю, это два минных тральщика. Проверяют безопасность судоходных путей. Атаковать нет смысла. Мы только упустим возможность выбрать лучшую цель. Уйдем с дороги и продолжим наблюдение.

Царившее в посту управления напряжение сразу ослабело. Новость о том, что мы повстречались с минными тральщиками, быстро распространилась по лодке. Мы решили затаиться, пока они пройдут, и медленно поползли в сторону под прямым углом к направлению движения вражеских кораблей. Капитан продолжал вести за ними наблюдение и постоянно брал пеленги и расстояния, чтобы Джок мог нанести их курс и скорость на карту. Когда они скрылись из виду, мы снова вернулись к прерванному дежурству.

В этот день больше ничего не произошло, но первая встреча с врагом заставила нас почувствовать, что неожиданность может произойти в любой момент, поэтому к наступлению ночи все были настороже.

В боевом походе самым опасным для субмарины является ночное всплытие. Нужно дождаться наступления полной темноты (за полчаса до этого в перископ уже ничего не видно), а чтобы избежать случайного столкновения, приходится погружаться на большую глубину. Примерно на полчаса мы совершенно ослепли и шли вперед, полагаясь только на гидрофоны, которые должны были услышать приближающуюся опасность. Воздух в лодке стал тяжелым, и дышать стало тяжело. Летом дни длинные, поэтому мы погружались около четырех часов утра и всплывали после девяти вечера. А нехватка воздуха и связанный с этим дискомфорт ощущался даже в конце значительно более короткого зимнего дня. Ночью видимость плохая, а после всплытия нам еще требовалось время, чтобы легкие и кровь снова приспособились к свежему морскому воздуху, только после этого острота зрения восстанавливалась полностью.

За двадцать минут до всплытия последовал приказ:

"Отключить освещение!" Яркий свет в посту управления и носовых отсеках погас, вместо этого были включены едва заметные тусклые лампочки, чтобы капитан, вахтенный офицер и впередсмотрящие могли приспособиться к темноте. Когда человек смотрит в темноте, он использует совсем другой набор мышц, чем при свете. Для полной перестройки требуется не меньше пятнадцати минут. Обычное освещение производит такой же эффект на эти мышцы, как прикосновение к рогу улитки.

Подготовка к всплытию происходит в полутьме, поэтому эта сцена выглядит несколько зловещей. Подводники считают момент всплытия самым опасным. Наверху ночь, возможно, нас успел обнаружить эсминец и терпеливо ждет, когда мы появимся на поверхности рядом с ним. Поэтому все вахтенные выполняют свои обязанности с повышенным вниманием. Капитан ни на минуту не покидает пост управления. Акустик до боли в ушах вслушивается в звуки моря. Дождавшись сообщения, что вокруг все чисто, капитан приказывает всплыть на перископную глубину и медленно обозревает поверхность воды. Из-за отсутствия света он ничего не может разглядеть, но надеется угадать силуэт опасности, если она находится поблизости. Кроме того, было бы верхом глупости всплывать, если, к примеру, заметишь на поверхности луч прожектора. Но капитан не видит ничего. Акустик докладывает об отсутствии подозрительных шумов.

- Всплываем, - решает капитан. Связист встает со своего места и открывает крышку нижнего люка боевой рубки. Номер один докладывает капитану:

- К всплытию готовы, сэр.

- Убрать перископ, - командует капитан, - всплываем.

Он быстро направляется к трапу в боевую рубку. За ним следует сигнальщик, а у трапа уже ждут впередсмотрящие. Мы всплываем, сопровождаемые свистом сжатого воздуха, заполняющего балластные танки. Капитан распахивает верхний люк. Воздух с шумом вырывается из лодки, создавая в рубке эффект небольшого урагана, неся с собой запахи мазута от сточных вод и капустного супа из камбуза, где кок уже приступил к приготовлению ужина. Впередсмотрящие следовали за капитаном. Мы прекратили продувку цистерн и ждали первого приказа. Лодка плавно покачивалась на волнах. Стоя внизу, я задрал голову и заглянул в открытый люк. Небо было чистым, и я отчетливо видел яркую звездочку, качающуюся в рамке верхнего люка. Мы медленно двигались вперед на электродвигателях. На мостике капитан и впередсмотрящие пристально вглядывались в темноту: мы не могли запустить дизели, не убедившись, что нас никто не услышит.

- Пост управления! - раздался голос капитана из переговорного устройства.

- Пост управления слушает, - ответил рулевой.

- Запустить главные двигатели.

Стало ясно, что наверху все в порядке. Машинный телеграф звякнул, передавая приказы в машинное отделение, и очень скоро ожили дизели. По помещениям пронесся приятный свежий ветерок, выдувая из наших сонных мозгов остатки сна. Во время пребывания на поверхности моря курить запрещалось. Все погасили сигареты. Я отправился в кают-компанию, надеясь получить горячий ужин, а потом подняться на мостик.

* * *

Минные тральщики встречались нам почти каждый день. В условиях плохой видимости мы использовали их в качестве ориентиров. А на девятый день они появились вместе с большой, тяжело загруженной баржей. Это была не слишком хорошая цель, но при отсутствии другой капитан решил атаковать ее, чтобы поддержать боевой дух. Планировалось выпустить две торпеды.

Приказ начать атаку заставил мое сердце биться быстрее. Но внешне спокойно я подошел к своей машине, включил ее и приготовился вводить исходные данные в точном соответствии с тем, как меня учили. Игра началась.

- Поднять перископ! Пеленг... Дистанция... Я нахожусь от цели справа по носу... Курсовой 10 градусов...

Данные о пеленге и дистанции сообщал старшина, стоявший за спиной капитана. Я должен был ввести исходные данные в машину и получить от нее ответ, который поможет капитану выйти на атакующую позицию и нажать кнопку, чтобы выпустить торпеду, в нужный момент.

Некоторые из полученных мной цифр передавались Джоку, который наносил их на карту. Перед ним стояла задача первостепенной важности - оценить скорость противника.

Атака развивалась медленно. Если верить нашим расчетам, вражеские суда двигались со скоростью 6-8 узлов. Согласно моим вычислениям, момент атаки приближался. Теперь я должен был получить от машины угол наведения. Иными словами, торпеда должна выйти в тот момент и под таким углом, чтобы, учитывая скорости и направления движения цели и самой торпеды, они обязательно встретились. К счастью, это была несложная атака, и, когда капитан спросил: "Угол наведения?" - "Пять, красный, сэр", - с готовностью ответил я.

(Следует отметить, что пеленги и углы атаки "привязываются" к борту: красный - левый, зеленый - правый.)

- Первую и вторую трубу к выстрелу! Поднять перископ!

Убрать перископ! Поднять перископ! Пять, красный! Приготовиться! Первая пошла, вторая пошла... Убрать перископ!

Когда из носовых труб вышли торпеды, я почувствовал увеличение давления на барабанные перепонки. Лодка содрогнулась, словно внезапно налетела на что-то очень большое и мягкое. В напряженном молчании мы ждали взрывов, мысленно представляя, как торпеды на скорости сорок узлов направляются к жертве. А тем временем лодка отвернула вправо и капитан несколько раз взглянул в перископ. Секунды казались часами.

Увы, взрывов не последовало.

- Извините, парни, боюсь, мы промазали, - сказал явно раздосадованный капитан.

Мы были так разочарованы, что об этом даже не хочется писать. К тому же теперь следовало ожидать ответного удара. В очередной раз приникнув к окулярам перископа, капитан увидел, что оба минных тральщика изменили курс и идут к нам. Очевидно, они заметили следы торпед в воде, и это им не понравилось.

- Погружаемся на 100 футов, номер один. Приготовиться к бомбежке. Соблюдать полную тишину в отсеках.

Стрелка глубиномера вздрогнула и поползла по шкале: 40 футов, 50, 90... Здесь операторы горизонтальных рулей уменьшили угол погружения и на глубине 100 футов выровняли лодку. Мы снова ждали взрывов, но теперь с несколько другим чувством.

Акустик сообщил, что слышит шум винтов за кормой, и почти сразу лодка резко вздрогнула, как от удара гигантского молотка; послышался пугающий громкий реверберирующий звук, который, по моему мнению, должен был разнестись по океанским просторам всей нашей планеты. К моему немалому удивлению, освещение даже не мигнуло.

- Не слишком близко, - заметил капитан.

И это называется не близко?! Он еще не успел договорить, как лодку потряс еще один удар, сопровождавшийся грохотом, потревожившим обитателей морского дна на много миль вокруг. Но у нас не было никаких повреждений.

- Слабый контакт, 160 градусов, красный, - доложил акустик. - Ведет поиск гидролокаторами.

- Кажется, я слышу его гидролокатор, - сказал капитан.

Прислушавшись, я тоже уловил слабый звук, словно снаружи кто-то постукивал по корпусу лодки. Почему-то мне пришло в голову, что так же постукивала палка Пью из "Острова сокровищ" по дорожке. Было такое чувство, что ты заперт в темной комнате, а рядом находится слепой маньяк, который ищет тебя, протягивая

свои скрюченные пальцы. Возможно, враг уже услышал наше эхо и теперь приближается, чтобы убить.

Однако взрывов больше не было, и мое боевое крещение прошло достаточно легко. Еще час мы провели в напряженном ожидании, но ничего не произошло. Волны гидролокаторов больше не ударяли по корпусу лодки, акустик доложил, что шум винтов быстро удаляется. В конце концов капитан принял решение всплыть на перископную глубину и посмотреть, что происходит наверху. С большим облегчением мы услышали, что вражеские корабли находятся далеко за кормой и, судя по всему, уходят.

До окончания похода мы их больше не видели. А через три дня мы получили приказ возвращаться на базу. Нас предупредили, что на обратном пути мы можем встретить "Н-49", которая пойдет нам на смену, но мы никого не увидели. При возвращении домой нам довелось еще раз встретиться с врагом. Мы подходили к побережью Суффолка, когда неожиданно над нашими головами из низко плывущих облаков вынырнул немецкий истребитель. Я скомандовал срочное погружение, впередсмотрящие быстро скатились вниз по трапу, но стало ясно, что немец нас заметил. Самолет сделал разворот и пошел прямо на нас. Я уже закрывал крышку люка, когда по палубе застучали пули: немец открыл огонь из пулеметов. Я задраил люк и так торопился в пост управления, что не удержался на трапе и мешком шлепнулся на пол, изрядно поцарапавшись. Пулеметные очереди не могут повредить прочный корпус лодки, поэтому мы выждали некоторое время и продолжили путь домой.

В условиях плохой видимости нам потребовалось некоторое время, чтобы обнаружить ожидающий нас корабль сопровождения. Мы благополучно прибыли в Харвик, получив возможность вдоволь помокнуть в горячей ванне, отведать свежей пищи и насладиться приятным чувством того, что мы благополучно вернулись из своего первого боевого похода и приобрели серьезный опыт. Половина команды получила краткосрочные отпуска. Я был в числе счастливчиков. Съездив на четыре дня в Лондон, я вернулся в Харвик и начал готовиться к следующему походу.

Мы должны были выйти в море на следующий день после возвращения "Н-49". В день, когда ожидался подход "Н-49", я пришел в штаб за таблицами опознавательных сигналов. В комнате, кроме меня, находился штабной офицер, который вел себя как-то странно. Несколько раз я пытался с ним заговорить, но получал невразумительные ответы и понял, что произошло нечто серьезное. Судя по его внешнему виду, предыдущую ночь

он даже не ложился спать. Я невинно поинтересовался, когда ожидается подход "Н-49". После продолжительной паузы он вздохнул и, не глядя мне в глаза, пробормотал, что "Н-49" не пришла в точку встречи с сопровождающим кораблем и не отвечает на вызовы по радио. Конечно, нельзя исключить возможность того, что лодка получила повреждения и ее радиоаппаратура вышла из строя, но... В завершение он сказал, что надежда еще есть, и предупредил, чтобы я до поры до времени не болтал.

К вечеру стало ясно, что случилось непоправимое. Всем служащим базы и подводникам с "Н-28" было приказано собраться в помещении одной из береговых служб. К нам обратился капитан Филлипс, кавалер ордена "За боевые заслуги". Этот кадровый моряк отличился еще в 1939 году, когда, будучи командиром субмарины "Урсула", потопил крейсер класса "Кельн", прорвав охранение из шести эсминцев. А было это на мелководье в районе эстуария[6] Эльбы. Капитан Филлипс сказал, что субмарина "Н-49" пропала без вести и считается погибшей. Эта информация из уст человека, недавно активно действовавшего и покрывшего себя славой в тех же водах, звучала особенно значительно. Еще он попросил не упоминать о гибели лодки за пределами базы и сказал, что сам сообщит печальную новость семьям подводников, живущим в Харвике и окрестностях. Затем капитан, к всеобщему удивлению, сообщил, что выход в море "Н-28" откладывается на неопределенное время, поскольку ожидается получение приказа из адмиралтейства, который решит нашу судьбу. В заключение он поблагодарил нас за службу и предложил разойтись. Мне было искренне жаль этого большого и мужественного человека. Теперь перед ним стояла тяжелая и неблагодарная задача. К тому же командир "Н-49" был его близким другом.

Мы с Джеком отправились на прогулку. Нам обоим было холодно и страшно. Мысли о Дердене, с которым мы вместе учились, не давали нам покоя. Теперь он был от нас так далеко, что об этом не хотелось даже думать. Я вспомнил его усталую улыбку, которой он нас приветствовал, вернувшись из прошлого похода. Он первым из нас отправился в свое последнее плавание. Немного позже за ним последовал Джок, а меньше чем через год я тоже был близок к тому, чтобы присоединиться к ним[7].

Следующие несколько дней прошли в атмосфере всеобщей расслабленности, но затем пришел приказ, по которому все субмарины класса Н должны были прекратить боевые выходы в море и войти в состав 7-й подводной флотилии, укомплектованной только учебными субмаринами и базировавшейся в Ротси - в эстуарии реки Клайд. База подводного

флота в Харвике ликвидировалась. Мы довольно быстро собрались и вышли в море. Наш путь лежал вдоль восточного побережья вокруг северной части Шотландии к Клайду. В начале декабря мы прибыли в Ротси и пришвартовались к борту корабля его величества "Циклоп".

В мирное время Ротси был популярным летним курортом. А сейчас в прекрасной бухте, откуда открывалась замечательная панорама на Лох-Страйвн и голубые холмы Арджилла, отчаянно дымил старый грязный пароход, наспех переоборудованный в очень неудобную плавбазу подводных лодок. Только нехватка судов, остро ощущавшаяся в военное время, спасла старину "Циклопа" от судьбы металлолома. Правда, подводники относились к старому пароходику с приязнью и называли "нашей малолитражкой". Один раз в год "Циклоп" выходил в море, главным образом для того, чтобы опровергнуть слухи о том, что его днище уже давно покоится на дне, вернее, на искусственном рифе из пустых консервных банок. Но в промежутках между этими ежегодными испытаниями корабль спокойно покачивался на якоре с пришвартованными у обоих бортов субмаринами, как наседка с малыми цыплятами. Этот покой нарушали частые шквальные ветра, которые часто налетали с холмов и превращали спокойную бухту в бурлящий котел. Тогда субмаринам приходилось отходить, чтобы не нанести повреждения маме-курице.

7-я флотилия была создана для выполнения следующих функций: во-первых, для обучения офицеров и нижних чинов, готовящихся к службе на подводном флоте, во-вторых, для тренировки эсминцев и других кораблей эскорта. Поэтому многие лодки этой флотилии были рассеяны по разным базам, где тренировались морские охотники. Зимние месяцы мы провели, курсируя взад-вперед вдоль западного побережья Шотландии. Мы проводили время в Ротси, Кемпбелтауне, Ардришаге и Тобермори, работая "заводной мышкой" для экипажей эсминцев и корветов, которые учились пользоваться гидролокаторами. Каждое утро мы выходили в район учений вместе с надводными кораблями, затем ныряли на глубину 80 футов и начинали двигаться по заранее обусловленному курсу, а корабельные акустики должны были нас обнаружить и провести учебную атаку.

Это было ужасно скучно. Все время, свободное от вахты, мы главным образом спали, но так привыкли к субмарине, что операции погружения и всплытия выполняли автоматически.

Команда постоянно менялась, как обычно бывает в учебных флотилиях. К началу февраля я остался один из четырех

офицеров, которые вели "Н-28" в последний боевой поход. Джок очень скоро был переведен на действующую подлодку, после этого наши пути пересекались лишь один или два раза, а потом я услышал, что его субмарина не вернулась из боевого похода. Теперь я выполнял функции штурмана. Наш старший помощник тоже сменился довольно быстро, а вслед за ним и Вингфилд принял командование новой лодкой класса U под названием "Посредник". На его место пришел лейтенант Л. Беннингтон.

Беннингтон к тому времени успел заработать крест "За выдающиеся заслуги", долгое время был старшим помощником на подлодке "Триумф". Однажды Беннингтон стоял на вахте, когда лодка, как обычно, ночью всплыла на поверхность для подзарядки батарей. Дело происходило в Скагерраке. Стоя на мостике, он неожиданно увидел на гребне набегавшей волны рогатую мину. Было слишком поздно, чтобы что-то предпринять, оставалось только защитить лицо. Раздался чудовищный взрыв, и в первый момент Беннингтон решил, что с лодкой все кончено. Но к его удивлению, субмарина осталась на поверхности моря. Осмотр повреждений показал, что носовая часть прочного корпуса разворочена на протяжении 18 футов, а носовая переборка каким-то чудом держалась, хотя в ней появились трещины. Торпеды не сдетонировали (на лодках класса Т в носовых трубах находится восемь подготовленных к пуску торпед), но одну взрывом снесло вместе с трубой, от другой осталась только хвостовая часть, а у третьей была повреждена боеголовка. В средней части судна появилась десятифутовая вертикальная трещина в прочном корпусе. А в десяти ярдах от эпицентра взрыва обнаружили матроса, продолжавшего спокойно спать в своем гамаке. В целом состояние лодки было весьма плачевным. Погрузиться она не могла, а постоянно работавшие насосы едва справлялись с откачкой воды, поступавшей через многочисленные трещины и пробоины. Капитан "Триумфа" Дж. Маккой передал по радио просьбу о помощи, после чего покалеченная субмарина двинулась домой по Северному морю. На следующее утро лодку заметил немецкий самолет, но атаковать не успел, поскольку на помощь подоспели эсминцы и воздушный эскорт. Поздно ночью "Триумф" вошел в Ферт-оф-Форт.

Бешгангтон был коренастым парнем небольшого роста, обладал светлой шевелюрой, румяной физиономией и неистребимой верой в превосходство подводного флота над всеми другими родами войск. О подводных лодках он мог говорить часами, они были его религией. Он всегда уважительно называл подводные корабли субмаринами. Казалось, его не интересовали даже женщины. Сходя на берег, он обосновывался в ближайшей

забегаловке, долго пил пиво и продолжал говорить о субмаринах. Особенно тяжело с ним было общаться по утрам. Когда мы выходили в море, он всегда лежал на койке, курил одну за другой сигареты и пил чай - чашку за чашкой. Но когда берег оставался позади, он неизменно появлялся на мостике и начинал четко отдавать приказы. Я ни разу не видел, чтобы этот человек завтракал.

Он был прекрасным учителем. От него я узнал очень много полезного, что сослужило мне отличную службу, когда я получил под командование собственную субмарину. Мы отлично ладили. Но в апреле, ровно через шесть месяцев после моего первого появления на борту "Н-28", я получил приказ явиться в Чатем. Вингфилд предложил мне должность третьего помощника на "Посреднике".

Глава 3.
Катастрофа

Доковые испытания на "Посреднике" были успешно завершены, в их числе было выполнено погружение для проверки водонепроницаемости прочного корпуса. И вот из помещений убрали все, что свидетельствовало о строительных работах, установили новенькие койки, столы, рундуки, в кают-компании и столовой команды повесили новые занавески. В лодке остро пахло свежей краской: внутри она была окрашена в белый цвет, снаружи - в темно-серый.

Мервин Вингфилд был очень доволен новой командой, хотя старался это скрыть под маской невозмутимости и строгости. Старшим помощником был Питер Баннистер, раньше мне не доводилось с ним встречаться. Это был высокий и очень энергичный человек, обладавший чувством юмора, что делало его легким в общении. Штурман Тони Годден учился вместе со мной в форте Блокхауз. Я был очень рад, что мы попали на одну лодку, потому что он был очень милый и приятный человек. Во время пребывания в Чатеме мы часто проводили вместе время на берегу.

В конце июля "Посредник" наконец вышел в реку Медуэй и взял курс на север к Клайду, где должны были пройти ходовые испытания, а также учебные маневры совместно с 3-й флотилией, базировавшейся в Дануне. После этого нам предстоял пробный выход в Северное море, а затем мы должны были отправиться в Средиземноморье.

На ночь мы остановились в Ширнессе, чтобы дождаться конвоя торговых судов, на следующий день уходившего с Темзы. Утром мы обнаружили сформированный конвой с эскортом из катеров и адмиралтейских траулеров и заняли свое место замыкающего.

Весь день мы двигались вдоль восточного побережья, в районе Олдебурга в небе появился немецкий бомбардировщик и начал атаковать головные суда конвоя. Я был в это время на вахте и, в соответствии с инструкциями, приказал погружаться.

Мы еще ни разу не ныряли в море на ходу. Обычно новая субмарина выполняет многочисленные учебные погружения при небольшой скорости, прежде чем приступить к погружениям на полной скорости. Нам пришлось выполнять наше первое погружение по сигналу ревуна, и оно прошло успешно! Это произошло благодаря чатемским кораблестроителям, капитану Вингфилду, который хорошо обучил своих офицеров, старшему

помощнику Баннистеру, сумевшему добиться того, чтобы каждый член команды знал свои обязанности. В течение двух минут Баннистер выровнял лодку, и капитан смог сосредоточиться на наблюдении. Для нас было очень важно не оставаться под водой дольше, чем необходимо, потому что конвой мог уйти далеко вперед. Через пять минут "хейнкель" исчез, мы всплыли на поверхность и увеличили скорость, чтобы догнать конвой, который не пострадал от атаки.

Мы были очень довольны и по-мальчишески гордились лодкой, которая вела себя безукоризненно и не подвела в ответственный момент. Однако к ночи обнаружились неполадки в одном из дизелей, и его пришлось остановить. Сначала это не влияло на нашу скорость, поскольку наша силовая установка была дизель-электрической, и мы занимали свое место в конвойном ордере. К вечеру выяснилось, что механики не могут устранить поломку и запустить двигатель. Один дизель производил недостаточно энергии, чтобы вращать оба винта и компенсировать потерю мощности батарей, поэтому нам пришлось снизить скорость. Мы доложили о случившемся коммодору конвоя. Был выделен специальный катер, который должен был нас сопровождать. Нам было приказано принять все меры, чтобы присоединиться к конвою как можно быстрее.

Из радиосообщений мы знали, что в двадцати милях к северу находится еще один конвой, двигающийся нам навстречу к огражденному буями судоходному каналу. Около полуночи два конвоя должны были встретиться.

В соответствии с действующими международными правилами в узких местах суда должны придерживаться правой стороны и расходиться левыми бортами. Позже было установлено, что, когда конвои встретились, мы находились в нескольких милях позади, а они разошлись правыми бортами. Поэтому, когда вахтенный офицер Тони Годден сообщил, что встречный конвой приближается, капитан Вингфилд, поднявшись на мостик, с удивлением обнаружил, что он находится не слева по курсу, как ожидалось, а прямо перед нами, причем некоторые суда даже оказались с правой стороны. Ночь была тихой и очень темной, но видимость была вполне удовлетворительной, так что судовые огни можно было бы разглядеть с достаточно большого расстояния. Но было хорошо известно, что в этих местах частенько появляются вражеские подлодки, поэтому суда шли без огней. Сопровождающий нас катер потерялся, мы остались одни и были почти невидимы для проходящих судов, даже если они находились на небольшом расстоянии.

В нормальной ситуации мы поступили бы просто: изменили

курс и резко ушли вправо. Но справа к нам приближались идущие встречным курсом торговые суда, и вероятность того, что мы не успеем с ними разминуться, была весьма велика. Вингфилд изменил курс, и мы отвернули на несколько градусов влево. Первые шесть судов конвоя благополучно прошли мимо нас примерно в двухстах ярдах справа по борту. Тогда мы не знали, что наш конвой, находившийся в нескольких милях впереди, выполнил такой же маневр.

Неожиданно перед нами появился темный силуэт, отделившийся от ближайшей колонны конвоя. Ни на минуту не опускавший бинокль Вингфилд увидел, что это траулер, являвшийся, скорее всего, частью эскорта, а мы находимся у него на курсе. В следующую секунду капитан осознал, что траулер совсем рядом и, судя по всему, впередсмотрящие на нем не видят лодку. Ему пришлось очень быстро решать, что делать, поскольку траулер должен был пройти в опасной близости. В соответствии с действующими правилами мы были обязаны уступить дорогу. Эти же правила предписывали Вингфилду отвернуть вправо, но всего лишь в двухстах ярдах справа от нас тянулась бесконечная колонна торговых судов встречного конвоя, представляя для нас непреодолимый барьер. Авторы правил предупреждения столкновения судов в море как-то не предусмотрели возможности передвижения судов ночью без огней. Вингфилд наконец принял решение и приказал:

- Клади руль налево!

Но едва мы начали поворот, на траулере нас заметили. Увидев перед собой в воде нечто большое, низкое и темное, капитан траулера, очевидно, инстинктивно повернул направо. В результате столкновение стало неизбежным. Последнее, что успел крикнуть в переговорное устройство Вингфилд, был приказ "Полный назад!", но, прежде чем он был выполнен, форштевень траулера врезался в правый борт нашей лодки. Раздался страшный удар, сопровождаемый отвратительным треском сминаемого металла. На несколько секунд два корабля словно сцепились в смертельном объятии. Едва устоявший на ногах Вингфилд в отчаянии стукнул кулаком по нависшему над ним борту траулера и заорал:

- Ублюдок! Ты потопил британскую подлодку!

Потом траулер отпрянул назад, и Вингфилд почувствовал, что палуба уходит из-под ног. Прошло едва ли больше тридцати секунд, и капитан, Тони Годден и два впередсмотрящих уже барахтались в воде. Сначала все четверо старались держаться вместе. Первыми сдались один за другим впередсмотрящие; через какое-то время Тони Годден сказал, что никак не может

избавиться от высоких сапог, которые тянут его ко дну. Капитан, сколько мог, помогал ему держаться на плаву, но его силы были не безграничны. Когда появилась спасательная шлюпка с траулера, матросы обнаружили на воде только капитана Вингфилда, который был без сознания. Его подняли на борт. Не надо обладать слишком развитым воображением, чтобы представить, какие он испытал чувства, когда очнулся и понял, что, скорее всего, остался в живых один из всего экипажа.

Когда капитан, получив сообщение Тони о приближающемся конвое, поднялся на мостик, Питер Баннистер и я сидели в кают-компании за столом и расшифровывали переданное нам радистом сообщение.

Кают-компанию отделяла от поста управления тонкая стальная перегородка, а от прохода - обычная занавеска. В море занавески никогда не задергивали, поэтому мы отлично слышали, как рулевой повторяет команды, полученные с мостика от капитана.

Услышав приказ "Клади руль налево!", мы вскочили и с тревогой взглянули друг на друга. Выбежав в проход, Питер сразу же приказал закрыть водонепроницаемые двери. Почти тут же мы услышали из переговорного устройства последнюю команду капитана, и, прежде чем ее успел повторить рулевой, раздался удар, который пришелся в носовой части лодки по отсеку резервных торпед. Он сопровождался бело-голубой вспышкой и глухим звуком взрыва. Лодка резко завалилась на левый борт и, помедлив несколько секунд, начала тонуть. Мы хорошо понимали, что, если здесь большие глубины, то скоро корпус лодки будет раздавлен многотонными массами воды, как яичная скорлупа. Свет погас, мимо нас бежали люди из соседнего отсека.

- Закрой дверь! - заорал мне Питер.

Хотя моя рука лежала на двери, я не сразу подчинился, пропуская людей. Разве можно было отказать им в шансе на спасение? Тем более, что дверь в поврежденный отсек оказалась закрытой. То ли ее захлопнуло взрывом, то ли кто-то из моряков пожертвовал жизнью и закрыл ее изнутри, правду мы так никогда и не узнали.

- Да закрой же ты эту чертову дверь! - взревел Питер.

К этому времени люди из соседнего отсека уже прошли, и я с трудом, поскольку лодка получила большой крен, закрыл дверь.

Затем я поспешил по сильно накренившейся палубе в пост управления. Лодка получила дифферент и теперь опускалась на дно под углом примерно десять градусов. Вода, казалось, поступала отовсюду. Питер пытался закрыть клапан вентиляции батарей, одновременно стараясь выяснить, откуда поступает вода,

и отчетливо понимая, что, если вода попадет на батареи под палубой, помещения лодки заполнятся едким газом и все будет кончено. Я ринулся ему на помощь, обрадовавшись, что могу сделать что-то полезное, но все уже было сделано. Мы огляделись по сторонам, стараясь разглядеть возможную брешь в нашей обороне. Мой мозг, казалось, был парализован страхом. Мне представлялось, что в результате удара корпус лодки разворочен по всей длине, и было удивительно, что сверху не льется вода. Очевидно, верхний люк при ударе захлопнулся.

В темноте я слышал голос Питера, требовавший, чтобы наладили освещение. Все были заняты поисками фонарей. Я вспомнил, что у меня тоже где-то был фонарик, и пошел по мокрой и покатой палубе, по пути стараясь сообразить, где он лежит. В проходе воды было уже по колено. Я с трудом пробрался в кают-компанию. Там все было залито водой. Ледяные струи текли откуда-то сверху, превращая в тряпки новые красивые занавески, ломая мебель. К сожалению, тогда мне не хватало знаний, и я даже примерно не представлял, откуда этот водопад, а значит, ничего не мог предпринять. И только когда все кончилось, я понял, что вода поступала через вентиляционную шахту, которая оказалась затопленной из-за повреждения отсека резервных торпед. Я мог просто протянуть руку к вентилю, расположенному на переборке над местом капитана, и закрыть его, тем самым перекрыв водопад. Но катастрофа привела меня в состояние ступора, и я был неспособен ясно мыслить и принимать конструктивные решения.

Я отыскал фонарик и вернулся в пост управления, освещая себе дорогу. По дороге мне стало очень интересно узнать, на какой глубине мы находимся. Я направил луч фонарика на глубиномеры и с удивлением обнаружил, что оба показывают чуть больше 60 футов. Это означало, что мы находимся на мелководье. Скорее всего, лодка уткнулась носом в дно на глубине 80 футов. Я спросил у Питера, не сможем ли мы продуть все танки и всплыть. Это представлялось маловероятным, поскольку в момент столкновения мы находились на. поверхности, то есть имели максимальную плавучесть. Если лодка так быстро пошла ко дну, то это означало, что в носовые отсеки попало слишком большое количество воды. Было ясно, что в прочном корпусе имеется внушительная пробоина, и отсек был затоплен в течение нескольких секунд. Мы никогда не сумеем поднять лодку, "под завязку" наполненную водой, на поверхность. Правда, Питер решил, что попытка в любом случае не принесет вреда. Поэтому он открыл один за другим клапаны, регулирующие подачу в танки сжатого воздуха. Мы продули пять

балластных танков и два главных внутренних, но это не дало эффекта. Стрелки глубиномеров даже не дрогнули.

Вода продолжала поступать во внутренние помещения, издавая при этом ужасные звуки. Ее уровень постепенно поднимался. Вскоре вода добралась до электрических проводов, расположенных по правому борту, и темнота начала освещаться яркими вспышками. Я подумал, что так мы все очень скоро погибнем от удара электрического тока.

В помещениях постоянно сновали человеческие фигуры, но в полутьме было невозможно разобрать, кто есть кто. Паники не было, но, по-моему, люди находились, как и я, в ступоре. Я заметил, что какой-то человек пытается открыть дверь в водонепроницаемой переборке, которую я незадолго до этого закрыл.

- Там мой друг, - тупо твердил он, - там остался мой друг.

- Ты ему не поможешь, - сказал я, - носовые отсеки затоплены, там никто не выжил.

Парень отошел, всхлипывая.

Почему-то нам казалось очень важным найти как можно больше фонарей. Я знал, что в кают-компании наверняка есть еще несколько штук, поэтому решил совершить еще одну вылазку. Там уже было по пояс воды. Дрожа от холода и страха, я рылся во всех еще доступных шкафах и рундуках в поисках фонарей. Попадавшиеся под руку личные вещи - белье, бритвы, трубки, фотографии - я безжалостно отбрасывал в сторону. К сожалению, после долгих поисков мне удалось найти только один сухой и работающий фонарь, который я гордо понес в пост управления, подняв его высоко над водой. Когда я вернулся в пост, там никого не было.

Дверь в машинное отделение была закрыта. Неужели я был в кают-компании слишком долго и все выбрались через спасательный люк в машинном отделении, не заметив, что меня нет? Даже если люди еще не покинули субмарину, они вполне могли начать затопление отсека, чтобы подготовиться к выходу из лодки. А если затопление продолжается достаточно долго, открыть эту дверь будет уже невозможно. Я прислушался, но не услышал ничего, кроме монотонного звука текущей воды. В этот жуткий момент я был очень близок к панике.

Но я мог, по крайней мере, попытаться дать знать о себе, а это значило, что надо постучать чем-нибудь тяжелым в дверь. Оглянувшись, я заметил разводной ключ, схватил его и с максимально возможной в моем положении скоростью устремился к закрытой двери. И в этот момент я услышал совсем рядом голос:

- Боже правый, кто там?

Я взглянул вверх и понял, что стою под боевой рубкой, а из люка выглядывает Питер. Судя по доносившимся оттуда звукам, с ним было еще несколько человек.

- Откуда ты явился? - воскликнул он.

- А куда все подевались? - спросил я. - У вас там найдется для меня местечко?

- Втиснем как-нибудь. Остальные попытаются выбраться через машинное отделение.

Я мигом взлетел по трапу и протиснулся в люк, страшно довольный, что теперь не один. Нас было четверо. На верхних ступеньках трапа висел Питер, упираясь головой в верхний люк, чуть ниже примостился один из механиков, еще ниже - я и электрик. Электрику было очень плохо, его все время рвало, бедняга почти не мог стоять. В центре верхнего люка имелось небольшое отверстие, круглое окошко, закрытое толстым стеклом, рассчитанным на высокое давление воды. Питер сказал, что видит сквозь него пятно света и считает, что какой-то из надводных кораблей освещает поверхность прожектором. Это воодушевило нас. Может быть, нам удастся выплыть на поверхность! Мы знали, что глубиномеры в посту управления показывали 60 футов, верхний люк боевой рубки расположен примерно на 15 футов выше ватерлинии (уровень отсчета для глубиномеров), значит, нас отделяет от спасения около 45 футов - высота восьми человек, стоящих друг у друга на головах. Ерунда!

Питер приказал закрыть крышку нижнего люка, что я не замедлил сделать, и мы начали обсуждать план действий. Одна из очевидных опасностей заключалась в том, что по пути наверх мы могли разбить головы о поперечину между стойками перископов, но вероятность этого сочли небольшой из-за сильного крена на правый борт. Мы надеялись (как оказалось, напрасно), что нам поможет подняться на поверхность пузырь воздуха, который появится из боевой рубки, когда мы откроем люк. Собственно говоря, задача была несложной. Питер откроет люк, а когда вода начнет поступать в рубку, каждый из нас наберет в легкие побольше воздуха и поплывет вверх с максимально возможной скоростью. Мы были вполне спокойны, за исключением несчастного электрика, который с каждой минутой чувствовал себя все хуже.

Не помню, сколько времени мы потратили на обсуждения, но потом Питер сказал:

- Теперь осталось выяснить, сумеем ли мы открыть люк. Давление воды на этой глубине немалое.

Он изо всех сил толкнул крышку люка, но она осталась

неподвижной. Следовало каким-то образом увеличить давление в башне.

Мне пришло в голову, что, пока мы разговариваем, внизу, в посту управления, давление увеличивается из-за постоянного поступления туда забортной воды. Я приподнял нижний люк, и воздух со свистом рванулся в башню. Через несколько минут я почувствовал резкий неприятный запах. Возможно, это был запах страха, однако я тут же решил, что забортная вода все-таки добралась до батарей.

- Ох! - воскликнул я. - По-моему, я чувствую запах хлора.

- Ладно, - быстро отреагировал Питер, - тогда закрывай свою крышку, я попробую сделать еще одну попытку.

На этот раз ему удалось слегка приподнять крышку. Через образовавшуюся щель внутрь просочился тоненький ручеек.

- Порядок, парни, - сказал Питер, - но не будем торопиться. Скажете, когда будете готовы.

Я сказал, что нужно выбираться как можно скорее, прежде чем мы окончательно ослабеем, вдыхая отравленный воздух. Никто не возражал. Мы разделись, оставив на себе только нижнее белье и носки.

- Готовы? - спросил Питер.

- Готовы! - дружно ответили мы.

Бедный электрик, по-моему, находился в таком состоянии, что хотел только одного - умереть.

- Тогда приготовиться, - жизнерадостно провозгласил Питер, - пошли! - И он распахнул крышку люка.

Я сделал глубокий вдох, и в ту же минуту на нас обрушились потоки воды. Вокруг все стало черным-черно, в ушах стоял грохот, но надо было бороться за жизнь. Я принялся шустро карабкаться вверх по лестнице, но вскоре уперся головой во что-то мягкое. Оказалось, что это был зад застрявшего в люке матроса. С отчаянием человека, которому уже нечего терять, я пытался вытолкнуть его из люка. Он несколько раз дернулся и стукнул меня пяткой по лицу. Я еще раз изо всех сил подтолкнул его, и мы оба вывалились из люка. Я быстро поплыл вверх. Расстояние казалось совершенно непреодолимым. В тот момент, когда я понял, что мои легкие больше не выдержат и взорвутся, неожиданно выяснилось, что моя голова уже высунулась из воды, и я вполне могу дышать. Я долго кашлял, чихал и плевался, но с наслаждением вдыхал сладкий морской воздух, упивался видом звезд и темного ночного неба.

Море было спокойным, поверхность воды слегка рябила от легкой зыби. Присмотревшись, я увидел двух человек, плавающих неподалеку, и окликнул их. Это был Питер и матрос, которого я

вытолкнул из лодки; оба в добром здравии. Несчастного электрика нигде не было видно. Мы заметили силуэты судов вокруг нас и начали кричать, стараясь привлечь к себе внимание. Некоторые из них освещали темную поверхность воды прожекторами. Мне показалось, что одно судно находится ближе к нам, чем остальные.

- Давайте поплывем к нему, - предложил я и немедленно претворил свое намерение в жизнь.

Почему-то я не сомневался, что мои товарищи последуют за мной. Несколько минут я плыл, после чего обнаружил, что за мной никого нет. Я слышал в отдалении голоса моих товарищей, но не видел их. Судно, к которому я направлялся, оказалось значительно дальше, чем мне показалось вначале. Я не слишком хороший пловец, поэтому довольно скоро я перевернулся на спину, так плыть было значительно легче, и принялся звать на помощь. Иногда меня захлестывала волна, поэтому я изрядно наглотался воды. Я плыл довольно долго, но судно почему-то не приближалось. Неужели мне суждено погибнуть, когда спасение совсем близко? Я чувствовал, что силы быстро покидают меня. Неожиданно я услышал голоса совсем близко, и прямо мне в глаза ударил луч прожектора. Повертев головой, я увидел подошедший катер, с борта которого свисала сеть. Я даже разглядел снующих по палубе людей. Тут же рядом со мной в воду шлепнулся конец каната, я вцепился в него мертвой хваткой и очень скоро оказался на борту. Я находился в полном изнеможении и почти не мог говорить, только тяжело и шумно дышал. Меня завернули в одеяло и повели вниз. Обретя способность к членораздельной речи, я первым делом сказал, что несколько человек еще плавают в воде, а кроме того, люди остались в лодке. Очевидно, что-то мешает им выбраться через машинное отделение.

В каюте мне помогли раздеться и уложили на койку, где я остался, дрожа от запоздалого шока. Через полчаса мае сообщили, что из лодки начали выбираться люди. Больше я не мог оставаться в неведении и, завернувшись в одеяло, потащился на палубу. Люди выныривали на поверхность через равные промежутки времени, все покрытые черной нефтью, которая покрыла поверхность воды после затопления машинного отделения. При них были спасательные аппараты Дэвиса и кислородные баллоны. Они были чрезвычайно возбуждены, вернувшись к жизни, когда многие уже потеряли на это надежду. Все были преисполнены признательности стармеху и торпедному офицеру, которые организовали выход людей из лодки. Спасательных аппаратов хватило на всех, кроме двух человек. Два

матроса добровольно вызвались выходить из лодки без них: они должны были держаться за ноги одного из обладателей спасательных аппаратов. Один из смельчаков утонул. После переклички выяснилось, что в команде машинного отделения, насчитывавшей двадцать человек, была еще одна жертва - гражданский инженер с чатемской верфи, который оказался на лодке в качестве пассажира, - ему срочно было необходимо попасть на север. Человеку выдали спасательный аппарат и объяснили, как им пользоваться. Однако катастрофа произвела на него такое впечатление, что он потерял контроль над собой и хотя сумел выбраться из лодки, но так и не добрался до поверхности. Но в целом операция по спасению людей из машинного сплетения была проведена на высшем уровне.

Значительно позже я узнал,что в самый разгар спасательной операции старший механик решил убедиться, что в лодке никого не осталось. Он лично обошел все доступные незатопленные помещения, внимательно осмотрел закоулки машинного отделения, после чего продолжил наблюдение за выходом людей из лодки. Сам он покинул затопленную субмарину последним. Позже за эту операцию старший механик Киллен был награжден медалью.

Только когда мой катер пришвартовался в Ярмуте, выяснилось, что среди спасенных нет Питера Баннистера. Мне сказали, что нескольких человек подобрал другой корабль, и я успокоился, решив, что Питер и матрос, который все время был с ним, находятся именно там. Позже оказалось, что того матроса действительно подобрали, он рассказал, что долго плыл вместе с Питером, а когда их вытаскивали из воды, не сомневался, что Питер рядом. Но в последний момент он куда-то исчез, и долгие поиски ни к чему не привели. Известие о гибели Питера меня потрясло. Он был превосходным пловцом и, когда мы плавали рядом, казался полным сил. Он преодолел так много трудностей и погиб в самом конце, когда спасение было совсем близко!

В Ярмут мы прибыли в середине дня. На причале нас встретил лейтенант-коммандер Браун, который прилетел из штаба подводного флота в Лондоне, чтобы на месте выяснить детали происшествия. Оставшуюся часть дня мы отвечали на бесконечные вопросы и в промежутках наслаждались гостеприимством служащих военно-морской базы.

Вечером я вышел немного погулять. Моросил дождь, и в другое время я счел бы погоду совершенно неподходящей для прогулки. Но сейчас мягкий шорох дождевых капель, падающих на траву, казался мне сладкой и грустной музыкой. Жизнь казалась мне восхитительно прекрасной, и я поклялся впредь

ценить ее во всех проявлениях и никогда не высказывать недовольства. Так мне довелось впервые почувствовать, какая это радость - быть живым.

В то же время я понимал, что в экстремальных обстоятельствах действовал совсем не так, как должен был вести себя настоящий офицер-подводник. Я снова и снова перебирал в памяти все события, последовавшие за столкновением, прикидывал, что должен был сделать. Меня терзали две мысли. Первая - как мне не хватило ума сообразить, что вода в пост управления поступает через вентиляционную систему. Вторая - я должен был перейти в машинное отделение вместе с остальными.

Следовало подумать и о будущем. Сначала я решил, что никогда в жизни близко не подойду к субмарине. Но со временем понял, что если напишу рапорт об уходе из подводного флота, то признаю свое полное поражение и больше не смогу себя уважать. Поэтому я решил остаться, если, конечно, мне позволят. Вспомнив о том, что лошадь, которая тебя сбросила, следует тут же оседлать снова, я принял решение попросить направить меня в боевой поход как можно быстрее.

В таком настроении меня застал Вингфилд. Он пришел ко мне незадолго до полуночи, поскольку до последней минуты оставался на месте столкновения. Мне показалось, что он постарел на десять лет, - таким хмурым и изможденным он выглядел. Он рассказал о гибели Тони Годдена и спросил о Питере. Я поведал ему все, что знал. Капитан сказал, что мы потеряли половину команды, - общее число погибших составляет двадцать два человека, из них два офицера.

На следующий день мы ответили еще на ряд вопросов, после чего получили двухнедельный отпуск, в середине которого нас вызвали в следственную комиссию в Чатеме. (Адмиралтейство не было склонно возложить вину за столкновение на Вингфилда. Очень скоро он получил под командование новую лодку и оставался командиром действующих субмарин до конца 1944 года, заработав орден "За боевые заслуги" и два креста "За выдающиеся заслуги".) А я после окончания отпуска явился на "Дельфин" в Госпорте и, в ответ на мою просьбу вернуться на море, получил приказ сменить Фредди Шервуда в должности торпедного офицера субмарины "Морской лев", базировавшейся в форте Блокхауз и действовавшей у побережья Франции. Ее командиром был небезызвестный бородач Бен Бриан.

Глава 4.
Бискайский залив и Северная Россия

"Морской лев" воевал с самого начала войны. Во время вторжения немцев в Норвегию лодки класса S понесли серьезные потери, сражаясь в заминированных узких проходах и на мелководьях Скагеррака.

Одним из самых замечательных людей на "Морском льве" был его старший механик Мэриотт - высокий мрачный мужчина, подводник старой школы, обладавший необыкновенно развитым сардоническим чувством юмора. В море он постоянно носил весьма своеобразный головной убор собственного изобретения. Это был продолговатый кусок картона, причудливо изогнутый и втиснутый в старый и грязный подшлемник, когда-то бывший нежно-голубым. Когда он шел через пост управления в машинное отделение в своем неизменном головном уборе и с невозмутимым выражением лица, на котором, казалось, жили только глаза, его вполне можно было принять за старого монаха, сошедшего со страниц Боккаччо и по недоразумению попавшего к нам в субмарину. В порту я часто приходил к механикам, чтобы послушать его захватывающие истории, рассказчиком он был великолепным. Я принял решение упомянуть о нем на страницах этой книги, потому что много месяцев спустя, просматривая журнал машинного отделения, я нашел там несколько стихотворений, написанных его твердой рукой на перепачканных маслом страницах. В частности, он в стихотворной форме поведал миру о судьбе лодок класса S в первые месяцы войны, причем сделал это значительно лучше, чем смогу сделать я.

Двенадцать маленьких лодок S однажды вышли в море,
"Морская звезда" ушла вперед - и их осталось одиннадцать.
Одиннадцать осторожных лодок S старались держаться вместе,
"Морской конек" не ответил на вызов - и их осталось десять.
Десять упрямых лодок S шли вперед,
"Стерлядь" утонула - и их осталось девять.
Девять смелых лодок S искушали судьбу,
"Акула" не победила - и их осталось восемь.
Восемь стойких лодок S - с людьми из Ханта и Девона,
"Акула" опоздала - и их осталось семь.
Семь храбрых лодок S испытывали разные приемы,
"Меч-рыба" испытала самый новый - и их осталось шесть.
Шесть, неутомимых лодок S боролись за жизнь.

"Молот-рыба" внезапно замолчала - и их осталось пять.
Пять потрепанных лодок S несли дозор у берега,
"Грубиян" подошел слишком близко - и их осталось четыре.
Четыре бесстрашные лодки S вышли в открытое море,
"Рыба-луна" попала под бомбы - и нас осталось трое.
Три потрепанные лодки S вышли в боевой дозор,
...
Две усталые лодки S...
...
Одинокая лодка S...
...

Он оставил пустые места, чтобы завершить свое стихотворение позже. Я очень рад сообщить, что это не понадобилось. "Морской лев", "Морской волк" и "Осетр" дожили до конца войны. Это пример своеобразного чувства юмора, которым обладал этот человек. Он, безусловно, был фаталистом, склонным к черному юмору, но его настроения были далеки от пораженческих, напротив, он неизменно воодушевлял команду. Общение с людьми, побывавшими в тяжелых боях и многое повидавшими, в то время было для меня чрезвычайно полезным.

Офицеры на новой лодке были мне незнакомы. Старшим помощником был Маквай - очень спокойный шотландец, обычно казавшийся немного робким и застенчивым, но быстро становившийся настойчивым, даже агрессивным, если этого требовала обстановка. Штурмана Страуда все окружающие звали Васко. Это был чрезвычайно шумный человек, имевший золотое сердце и абсолютно лишенный такта. Нашим инженером был Фрэнсис - толстый и смешливый коротышка, знавший свое дело как бог. Все они были боевыми офицерами, но приняли меня как равного и помогли решить мои многие проблемы. Должен признать, что назначение на "Морского льва" было для меня во всех отношениях большой удачей, и в первую очередь потому, что я и мечтать не мог о лучшем командире, чем лейтенант-коммандер Бен Бриан.

Он принадлежал к числу тех командиров, которые доверяют подчиненным, не контролируют каждый их шаг и с самого начала заставляют тебя поверить в собственные силы, обрести уверенность в себе. Почему-то с ним война всегда казалась игрой, хотя к этой игре он относился очень серьезно. Он старался использовать каждую минуту, чтобы усовершенствовать свои навыки, повысить квалификацию офицеров. Бриан всегда был готов нанести удар по врагу, но делал это с такой легкостью и веселой бравадой, что большую часть времени у нас было странное чувство, что мы играем в пиратов. Он был высокого

роста, обладал густой бородой настоящего морского волка и надменным взглядом, то есть имел типичную внешность бывалого моряка. Он был необыкновенно начитанным человеком, всегда что-то рассказывал, иногда даже сочинял длинные баллады, неизменно вызывавшие интерес у окружающих. Он обладал редким даром легко перевоплощаться из строгого командира в веселого товарища, не теряя при этом достоинства. Вечером 12 сентября мы вышли из Портсмута в двухнедельный поход в Бискайский залив. Минный тральщик проводил нас до начала подходного канала, после чего мы расстались. Нашей задачей было проверить дифферент, после чего дождаться темноты. Первое погружение я перенес очень тяжело, но, когда мы потом всплыли на поверхность, стало еще хуже. Мы шли по Каналу в кромешной тьме. Что бы я ни делал - сидел в кают-компании или лежал на своей койке, я каждую минуту боялся услышать звон машинного телеграфа, означавшего команду "Полный назад", за которым непременно должно последовать столкновение. Я никак не мог отделаться от уверенности, что это непременно произойдет. Два часа моей первой вахты на мостике я провел в состоянии, близком к панике. Было так темно, что в бинокль я едва мог рассмотреть линию горизонта; мне казалось, что со всех сторон к нам приближаются корабли, готовые протаранить лодку. Где-то в середине вахты я уверился, что зря вернулся на подводный флот, поскольку никогда не смогу стать здесь полезным. К счастью, моя вторая вахта пришлась на раннее утро, видимость значительно улучшилась, и я смог успокоиться. Но все же, когда на небе появились первые лучи восходящего солнца и капитан принял решение погружаться, я почувствовал облегчение. Под водой я чувствовал себя в большей безопасности. Меня слишком тревожила мысль о возможности повторения ночного столкновения.

На второй день мы достигли заданной позиции в районе Лориана. Одной из наших задач была встреча с французским рыболовным судном, с которого нам должны были передать секретные документы, тайно вывезенные из оккупированной Франции. Мы планировали идентифицировать рыболовное судно по следующим предварительно оговоренным признакам: паруса на нем должны были биться о мачту; кроме того, на мачту периодически должен был залезать человек. В назначенный день, как назло, ветер стих. Мы подошли к небольшой рыболовной флотилии. Небольшие суда стояли почти неподвижно на спокойной зеркальной глади, на всех без исключения паруса лениво повисли и лишь изредка чуть покачивались на слабом ветру, но вовсе не думали биться о мачты. Капитан не отходил от

перископа. Нужно сказать, что использование перископа при полном штиле, чтобы при этом его еще никто не заметил, - весьма нелегкая задача. А ведь нам приходилось проходить между судами, чтобы попытаться обнаружить нужное. Только поздно вечером капитан заметил, как на одном из судов на мачту карабкается человек. Конечно, на любом судне может возникнуть множество причин, по которым на мачту следует послать человека, но мы не могли не воспользоваться случаем. Поэтому, когда стемнело, мы подошли вплотную к этому судну.

Ночью мы всплыли. Расстояние до судна было совсем небольшим, в пределах слышимости. С нами был молодой француз, который уже несколько раз совершал путешествия на оккупированную территорию Франции и обратно. Он отправился к судну на небольшом каноэ, чтобы убедиться, что мы не ошиблись с выбором. На случай, если все-таки произошла ошибка, наш орудийный расчет был наготове. Каноэ скрылось в темноте, оттуда послышалась непонятная речь, после чего наш француз крикнул:

- Все в порядке, это свои!

С рыболовного судна спустили шлюпку, и через несколько минут нам передали два чемодана, набитых бумагами, и бутылку вина - сувенир для капитана. Он не остался в долгу и в качестве ответного подарка послал капитану французов бутылку шотландского виски. Пока шел обмен любезностями, наблюдатели заметили еще одно судно без огней, которое подошло к нам подозрительно близко. Мы спешно прервали разговор, выловили из воды нашего француза вместе с каноэ и поспешили прочь.

Кроме этого небольшого приключения, а также нескольких ложных тревог, во время этого похода не произошло ничего интересного. К концу похода мне удалось привести нервы в относительный порядок, но до самого конца службы я чувствовал себя неуютно ночью на поверхности. Окончательно избавиться от этого ощущения я так и не смог. Мне всегда казалось, что под водой безопаснее.

Наконец мы вернулись в форт Блокхауз, где нас ожидали две новости. Во-первых, Бен Бриан покидал "Морского льва" и принимал под командование "Сафари" - новую, усовершенствованную лодку класса S, постройка которой завершалась на верфи Кэммел-Лэрдс. Его место должен был занять Джордж Колвин, которого никто из нас не знал. А во-вторых, "Морской лев" отправлялся зимовать за полярный круг в русский порт недалеко от Мурманска.

* * *

Лейтенант Джордж Колвин командовал "Рыбой-луной", которая была повреждена немецкой бомбой во время стоянки в доке. А незадолго до этого он привел из Исландии первую немецкую подводную лодку, захваченную в плен во время войны. (Это была первая и единственная немецкая подводная лодка, взятая в плен самолетом. Во время своего первого рейса "U-570" была обнаружена на поверхности воды "хадсоном", который сбросил на нее четыре глубинные бомбы, причем настолько точно, что экипаж лодки вышел на палубу и поднял белый флаг. "Хадсон" кружил над лодкой до подхода надводных кораблей, которые отбуксировали сдавшуюся субмарину в Исландию. Позже ее отремонтировали и ввели в эксплуатацию под именем "График".) Наш новый командир имел очень белую кожу и ярко-рыжую бороду. Улыбаясь, он всегда смешно морщил нос. Со временем мы очень привязались к этому человеку.

В следующий поход мы вышли поздней осенью и направились к полярным широтам. По пути мы сделали остановку в Дануне, чтобы принять на борт специальные припасы и арктическую одежду. После этого мы зашли для дозаправки в Скапа-Флоу. Той же ночью мы вышли из Скапа. Нам предстояло пройти полторы тысячи миль. Дул порывистый северный ветер, который в открытом море перешел в настоящий ураган. Такой яростной непогоды мне еще не доводилось видеть. В общем, начало похода было весьма многообещающим. Мне пришлось привыкать к нелегкой работе подводника в северных широтах. Ночью ревущий ветер, взбесившееся море, приготовленная на скорую руку еда и повсюду влага: из боевой рубки вода попадала в пост управления, а оттуда находила себе дорогу во все уголки. Одежда постоянно была мокрой, и не было никакой возможности ее просушить. Но для меня самой большой пыткой было пробуждение на ночные вахты.

- С десяти часов ваша вахта, сэр. Кстати, старший помощник просил передать, что наверху суше не стало.

Кто-то трясет тебя за плечо, но ты отказываешься верить в неизбежность подъема и всеми силами стараешься вернуться в уютное тепло сна. Но грубиян не отстает и начинает трясти тебя настойчивее, не давая досмотреть сон об очаровательных блондинках.

- Через пять минут вы должны быть на мостике, сэр.

Сделав над собой титаническое усилие, ты приподнимаешься на локте и сонным взглядом всматриваешься в полутьму, отчаянно завидуя тем, кто может продолжать мирно храпеть за своими занавесками, и стараясь уверить себя, что корабль швыряет на волнах уже не так сильно, как четыре часа назад,

когда ты ложился спать. Но лампа, висящая над столом, все так же мотается во все стороны, и ты понимаешь, что ничего не изменилось и море не укротило свою свирепость. Стеная и охая, ты опускаешь ноги на ходящую ходуном палубу, прислушиваясь к своим ощущениям. При такой болтанке стошнить может в любой момент. Проклиная все на свете, ты влезаешь в "урсуловский" костюм[8] и сапоги и плетешься по проходу к трапу. Когда ты карабкаешься вверх по трапу боевой рубки, лодку окатывает очередная волна, и тебя обдает ледяными брызгами, а заодно и тех, кто сидит в посту управления. Ты с проклятиями выбираешься из люка на мостик и оглядываешься по сторонам. Ночь темным-темна, оглушительно завывает ветер. Еще одна волна с грохотом обрушивается на палубу, и ты судорожно цепляешься обеими руками за ограждение мостика, чтобы не смыло за борт. Вода схлынула, ты подходишь к старшему помощнику, опоздав на три минуты, и он всем видом выражает свое неудовольствие. Он ждет, пока твои глаза привыкнут к темноте, сдает тебе вахту и, не задерживаясь, покидает мостик. Как ты ему завидуешь! Ты стараешься устроиться поудобнее, чтобы с минимальными потерями пережить два часа, но понимаешь, что ничего хорошего тебя не ждет. Ты напряженно всматриваешься в темноту шторма, инстинктивно втягивая голову в плечи, когда лодку окатывает очередной порцией ледяной воды. Причем ты втайне подозреваешь, что море метит специально в тебя. Бинокль при такой погоде бесполезен. Ты смотришь по сторонам и чувствуешь, как вода хлюпает в ботинках, ледяными струйками стекает по шее, проникает в перчатки и леденит пальцы, делая их деревянными. Ты всматриваешься в море, стараясь уловить какие-нибудь признаки приближающегося затишья, но понимаешь тщетность этих попыток. Прямо перед тобой виднеется носовая часть субмарины. Она то выныривает на поверхность, то зарывается в воду, подпрыгивая и дергаясь, как раненый кит на пути в преисподнюю. Ты стискиваешь зубы, отгоняя от себя остатки сна. Любопытная закономерность: чем ближе конец вахты, тем дольше тянется время. Если тот, кто должен тебя сменить, опаздывает, ты начинаешь ненавидеть его со страстью, на которую никогда не считал себя способным. Когда он наконец выползает из люка, произнося подобающие извинения, ты боишься раскрыть рот, чтобы не наговорить лишнего. Но когда ты сходишь с мостика и делаешь первые шаги вниз по трапу, то думаешь только о теплой койке и четырех часах блаженного сна.

Васко всегда опаздывал на вахту. Старший помощник наотрез отказался от чести быть сменяемым капитаном, и эта тяжкая доля

выпала мне. Поэтому мои вахты всегда длились на десять - пятнадцать минут дольше. Потом нам пришла в голову великолепная идея: сдвинуть время начала каждой вахты на десять минут, не сообщая об этом Васко. Все прошло нормально, но теперь Васко не переставал жаловаться, что старший помощник всегда является на вахту с опозданием. У нас появилась привычка, сдавая и принимая вахту, говорить на искаженном немецком языке, изображая двух чопорных немецких офицеров. Процедура всегда завершалась фразой "Боже, храни Англию" и нелепым нацистским приветствием. Иногда мы старались все это пропеть, превращая комедию в отдаленное подобие вагнеровской оперы. Впередсмотрящие, наверное, считали, что у нас от холода повредился рассудок.

При такой погоде у нас не было покоя и днем, когда мы шли под водой. Волны часто были такими высокими, что даже на перископной глубине лодка качалась, как взбесившийся маятник; приходилось изрядно потрудиться, чтобы удержаться на нужной глубине. В перископ мы видели только бешеную пляску волн, а горизонт, если его удавалось разглядеть, прыгал так быстро, что за ним почти невозможно было уследить. Зеленые волны окатывали перископ, оставляя на линзах клочья пены. Иногда, чтобы окончательно не выдохлись батареи, нам приходилось уходить на большую глубину, обрекая себя тогда на полную слепоту. Следует отметить, что в открытом море движение волн ощущается даже на глубине 80 футов.

Всплытие в условиях сильного шторма - тоже непростое дело. До того как вода вытечет из негерметичных частей надстройки и лодка достигнет полной плавучести, она очень неустойчива, и, если всплыть так, что волна будет бить в борт, при ее ударе есть опасность опрокидывания. Первые лодки класса S были несовершенны именно в этом отношении, и считается, что одна из них была потеряна именно по причине опрокидывания. Поэтому мы всегда проявляли при всплытии повышенную осторожность: лодку ставили носом к волне. При погружении, наоборот, ставили лодку бортом к волне, чтобы подъемная сила не препятствовала погружению.

По мере приближения к Северному полярному кругу ветер начал понемногу стихать, небо прояснилось, и мы наконец смогли определить свое местоположение по небесным светилам. По ночам небо окрашивалось разноцветными сполохами полярного сияния, с каждым днем луна и солнце все ниже поднимались над горизонтом. Мы немного пришли в себя после длительных штормов, высушили одежду, стали есть нормальную пищу и даже, по мере возможности, развлекаться.

Мы часто играли в самые разные игры: очко, триктрак, шахматы, крибидж. Лично мне больше всего нравился покер. Но самой популярной у нас на лодке была игра в лудо[9] - в нее играли каждый день и даже устраивали соревнования.

Как-то раз капитан немного смущенно извлек из своего ящика несколько клубков цветных ниток, иглу, кусок полотна и начал вышивать крестиком какой-то сложный рисунок на уже наполовину законченной наволочке. Он сообщил, что, по его мнению, такое хобби является творческим занятием, хорошо отвлекает и успокаивает нервы. Он сам придумывал рисунки и, когда приступал к новой работе, всегда внимательно выслушивал сыпавшиеся со всех сторон советы относительно выбора цвета. Некоторые из нас вырезали деревянные модели "Морского льва". Механики, имевшие значительно больше возможностей, делали свои модели из меди. Помощник торпедного офицера делал скрипки. В свободное время он находил для себя укромное местечко где-то в закутке между трубами и чувствовал себя совершенно счастливым, вырезая и обрабатывая деревянные дощечки. Одну скрипку он, кажется, даже закончил, но чаще бывал недоволен формой отдельных частей, на изготовление которых тратил долгие недели, и ломал их. Он был старше всех на нашей субмарине и имел единственное заветное желание: убить как можно больше немцев. Когда звучал сигнал тревоги, он замирал у торпедных аппаратов, держа пальцы на триггерах, и обычно был разочарован, если тревога оказывалась ложной. Он виртуозно играл на аккордеоне, и часто вечерами в переполненном отсеке резервных торпед долго звучала музыка, заставляя подводников забывать о горестях и тяготах морской службы.

* * *

И вот настал день, когда мы пересекли полярный круг. Дни стали еще короче и холоднее. Мы обогнули Норвегию, прошли между мысом Нордкап и островом Медвежий, после чего принялись спускаться к Кольскому заливу, где нас должен был встретить советский эсминец. Мы ожидали в ночь накануне условленной даты встречи увидеть береговую линию, но горизонт был пустынен, и мы не смогли разглядеть ничего, кроме облаков. Можно было усомниться в точности наших навигационных приборов. Однако, когда перед рассветом мы нырнули, Васко не сомневался, что все правильно, и, когда рассвело, выяснилось, что земля совсем близко. Высокие утесы были белыми от снега и, освещенные лунным светом, создавали иллюзию необыкновенной чистоты.

За пятнадцать минут до назначенного часа старший

помощник доложил капитану, что видит в перископ приближающийся эсминец. Капитан дождался, когда между нами осталось несколько кабельтовых[10], и всплыл в точно назначенное время. После обмена опознавательными сигналами мы заняли позицию за кормой эсминца и последовали к входу в Кольский залив. Моряки жадно всматривались в открывающиеся перед ними снежно-белые берега: это была новая, неизвестная нам земля. Вскоре мы подошли к Полярному - небольшому порту, который должен был стать нашей базой. Мурманск - место назначения британских конвоев, которые начали приходить в Россию, - находился в нескольких милях вверх по реке.

Уходя из Англии, мы были совершенно уверены, что у всех русских есть бороды, и решили воспользоваться долгим переходом, чтобы отрастить свои собственные. Как выяснилось, все русские в Полярном были чисто выбриты, а бородачами оказались только мы. Прибывший в Полярный представитель британского командования был шокирован повышенной волосатостью представителей британского королевского флота. Впрочем, в Полярном очень многое ужасало чопорного адмирала. Он даже не потрудился скрыть от наших советских союзников свое неодобрение существующим в стране режимом и крайне подозрительно относился к любым их предложениям. Его недовольство многократно усиливалось тем, что его передвижение по Полярному ограничили определенными маршрутами. Один раз его даже арестовали, когда он зашел в одну из запретных зон. Русские тоже отнеслись к нам с изрядной долей подозрительности, их охранники были настроены враждебно и всегда держали оружие наготове. Должен признать, что ходить мимо них было весьма неприятно. Возможно, их нервозность была вполне оправданной: мы находились всего в тридцати милях от Финляндии и оккупированной немцами Норвегии. Иногда ночью мы видели безмолвные фигуры, одетые в белое. Это солдаты Красной армии шли на фронт - самый северный фронт в истории войн.

Этот фронт был чрезвычайно важен, поскольку Мурманск - единственный незамерзающий северный советский порт, а грузы, доставляемые сюда нашими конвоями, отправлялись по железной дороге в глубину Советского Союза. Авиаторы уже отправили сюда эскадрилью "спитфайеров" для обеспечения превосходства в воздухе. Целью прибытия нашей субмарины была помощь русским подводным лодкам, действующих на морских путях вдоль побережья Норвегии, у портов Киркенес и Петсамо, через которые немцы снабжали свою армию на севере. Атаки подводных лодок в этих районах могли отвлечь внимание немцев от

прохождения британских конвоев. "Морской лев" был третьей по счету британской субмариной, пришедшей в Полярный. Первым здесь появился "Тигрис" под командованием Богги Боуна. Эта лодка совершила много успешных боевых походов и вернулась в Англию, прихватив с собой в качестве пассажира живого северного оленя. "Трезубец" под командованием Слейдена еще находился здесь. До появления в Полярном англичан русские лодки были не очень эффективными, но впоследствии русские моряки усовершенствовали свою тактику и стали действовать намного успешнее.

Все вокруг нам казалось чрезвычайно странным. Наше дыхание замерзало и становилось паром - с этим явлением мы столкнулись впервые. Воздух был хрустально чист и удивительно прозрачен, море и небо на фоне снежной белизны казались одинаково серо-голубыми. Мы по-мальчишески наслаждались, шагая по хрустящему, нетронутому снегу и проваливаясь в пушистые сугробы. Первое время мы удивлялись, но скоро привыкли к тому, что лыжи и сани, которые тянет усталая кляча, здесь обычные средства передвижения. Высокие здания из красного кирпича издали выглядели очень внушительными, но вблизи оказывались облупленными от мороза. Но зато у русских всегда работало центральное отопление и была вкусная и сытная горячая еда. Возвращаясь из похода, мы жили на берегу. К нам прикрепили русского повара и двух официанток. Они подавали нам отменные овощные супы, на столе всегда стояли миски с икрой и тарелки с толстыми ломтями копченого лосося. Из окна столовой открывался прекрасный вид на бухту, а на стене висела огромная карта Европы, где флажками обозначалось местонахождение субмарин. Под самым потолком, возле точки, обозначавшей Полярный, торчал одинокий флажок Великобритании. Штаб подводного флота располагался в том же здании. Старшим офицером был коммандер Дэвис, а штабистом - чернобородый резервист по имени Брей. У Брея было невероятное множество обязанностей, и его всегда кто-то искал. Мы часто слышали, как по гулким коридорам проносилось эхо возмущенного вопля: "Брей-ей-ей!" Переводчицей была усталая русская женщина, которую звали Галина. Она не обладала женственностью и чувством юмора, но без устали спорила о политике и при удобном случае снабжала нас избитыми лозунгами коммунистической пропаганды. В отместку мы нередко начинали подшучивать над чудесной жизнью в Советской России. Заканчивалось это обычно тем, что она, красная от злости, вылетала из комнаты, не забыв как следует хлопнуть дверью. По-моему, она ни минуты не сомневалась, что мы все, как

один, являемся капиталистами и империалистами.

Мы именовались союзниками, но довольно редко видели наших советских собратьев по оружию. Конечно, свою роль играл и языковой барьер, но главной причиной все-таки было отсутствие взаимного доверия в верхах. Британцы - не воинственная нация, поэтому быстро забывали о войнах, в которых им доводилось участвовать. Но русские, как мне казалось, до сих пор помнили, что мы сражались против большевиков в начале революции.

Так получилось, что больше всего русских мы видели в вечер нашего прибытия. Нас пригласили на концерт. Вместе с многочисленными командирами Северного флота мы заняли свои места в роскошно украшенном зале. Следует отметить, что мы, без сомнения, являлись объектом всеобщего любопытства. До смерти уставшие после долгого и трудного перехода, мы искренне надеялись, что концерт долго не продлится, и были крайне раздосадованы, когда выяснилось, что перед концертом будет политический митинг. Торжественные речи тянулись целый час. Их содержание осталось для нас загадкой, мы только смогли уловить, что все ораторы периодически упоминали имя Сталина. При этом всякий раз раздавались продолжительные аплодисменты, а оркестр исполнял один куплет "Интернационала". Все это повторилось по меньшей мере пятнадцать раз за час. Наконец начался концерт. Он состоял из самых разнообразных номеров, причем артистами были моряки стоящих в гавани судов. Сомневаюсь, что во всем Королевском военно-морском флоте нашлось бы столько талантов. Моряки отлично танцевали, а когда начали петь традиционные морские песни, я отчетливо понял, что означает выражение "кровь стынет в жилах". После этого на сцене появился помощник торпедного офицера с нашего "Морского льва". Мы так и не узнали, как он попал в программу. Он с чувством исполнил несколько песен из своего аккордеонного репертуара, а завершил выступление романсом "Очи черные", который сопровождался долгими аплодисментами. Затем все собравшиеся дружно спели "Интернационал", и концерт окончился. Мы снова вышли в снег.

Однажды вечером мы пригласили в гости офицеров стоящей рядом с "Морским львом" русской субмарины. Была договоренность, что с ними придет переводчик, но в последний момент оказалось, что он занят чем-то другим. Учитывая, что гости и хозяева не имели возможности понять друг друга, вечер обещал стать весьма своеобразным. Русские пришли, пожали нам руки и чинно расселись в кают-компании. Мы поставили на стол джин, виски, бренди, ром и шерри и знаками предложили им

выбирать. Они всем коллективом остановились на виски и выпили свои порции быстро, аккуратно и, главное, все одновременно. Затем они решили попробовать шерри. Мы постарались не показать свое удивление, удовлетворили просьбу гостей, а сами налегли на виски. Тут выяснилось, что один из гостей немного говорит по-немецки. Припомнив, что я тоже учил его в школе, мы кое-как начали разговор на языке нашего общего врага. Надо сказать, алкоголь оказался отличным переводчиком. К тому времени, когда наши гости добрались до джина (который понравился им больше, чем водка), беседа уже текла весьма оживленно. Мы притащили географический атлас и стали показывать им наши родные города. Они сказали, что вряд ли сумеют побывать в других странах, поскольку заграничные поездки не поощряются советским руководством. сожалению, этот очень удачный опыт общения союзников не был повторен.

* * *

Покидая Англию, мы предполагали, что будем плавать между айсбергами и паковыми льдами. Но на этом участке Северного Ледовитого океана вода не замерзнет, согреваемая теплым течением Гольфстрима.. Во время патрулирования между Кольским заливом и мысом Нордкап мы ни разу не встретили плавающие льдины, зато часто сталкивались с другим неприятным явлением: в погожий ясный день видимость значительно снижалась, если вообще не пропадала, из-за намораживания ледяной корки на линзах перископа. Если же шел снег, разглядеть что-нибудь вокруг было невозможно. Во время долгих ночных бдений на поверхности водяная пыль, замерзая, покрывала ледяной коркой наши лица, одевала в ледяные панцири палубное орудие и башни перископов, а заодно и переговорное устройство на мостике. Крупные сосульки свисали с сетеотводного троса, иногда они достигали таких размеров, что капитан всерьез беспокоился о нашей остойчивости. В этих условиях существовала вероятность замерзания главных воздушных клапанов, что в случае чрезвычайной ситуации помешало бы нам осуществить срочное погружение. Поэтому в течение ночи их приходилось часто проверять. Водяная пыль покрывала тонкой ледяной пленкой края люка боевой рубки, поэтому их приходилось вытирать каждые пятнадцать минут. Однажды утром, когда заканчивалась моя вахта и мы начинали очередное погружение, я неожиданно обнаружил, что не могу плотно закрыть люк из-за намерзшего льда. Лодка уже погружалась, и через мгновение вода должна была залить мостик. Я крикнул вниз Колвину, что не могу закрыть люк. Его круглая рыж бородатая физиономия появилась в рамке нижнего люка.

- А ты повисни на нем, - спокойно посоветовал он, - от твоей тяжести он наверняка закроется.

И я действительно повис на люке, страшно разозлившись на капитана, не проникшегося опасностью момента. Через щель мне на голову вылилось никак не меньше половины Северного Ледовитого океана. Как тут не вспомнить другой случай, когда я тоже находился в боевой рубке, на голову рушилась вода? Но, судя по всему, Колвин знал, что говорил. Вода растопила лед, к тому же значительно возросло давление на люк, и к тому моменту, когда мы достигли перископной глубины, я смог его задраить. Лишившись дара речи от холода и злости, я сполз вниз и отправился переодеваться. И только немного успокоившись, я сумел оценить забавную сторону ситуации.

Патрулирование в арктических водах оказалось достаточно скучным и однообразным. Целей почти не было, возможно благодаря успешным действиям "Тигриса" и "Трезубца" или из-за погоды. Мне запомнились два эпизода.

Как-то утром недалеко от Нордкапа мы заметили маленькое судно. Его водоизмещение было не больше 1000 тонн. Мы дали предупредительный выстрел "перед носом", но оно не остановилось. Лишь после второго выстрела, попадавшего в машинное отделение, судно остановилось, с него спустили шлюпку. Выяснилось, что нашей жертвой стало норвежское судно. Это было не слишком удачно, но норвежцы по принуждению перевозили немецкие грузы, и этот поток следовало остановить. Меня послали на носовую палубу, чтобы оказать норвежцам необходимую помощь, а Колвин продолжал расстреливать судно из палубной трехдюймовки, установленной под углом всего пять градусов к горизонтальной плоскости. Палубное орудие вообще установка громогласная, а когда снаряды свистят над головой, испытываемые при этом ощущения приятными не назовешь. Когда надо мной пролетел первый снаряд, я от неожиданности подпрыгнул, обернулся в сторону мостика и замахал руками, выражая так свой протест, но Колвин только ухмыльнулся в бороду и продолжил свое занятие. Он все еще стрелял, когда мы заметили летящий вдоль береговой линии немецкий самолет. Он находился не более чем в четырех милях от нас. Момент был очень неприятный, поскольку у нас на палубе все еще находились норвежские моряки, один из которых был тяжело ранен. К счастью, немец нас не заметил. В конце концов, наши снаряды проделали достаточное количество пробоин в корпусе норвежского судна, и оно отправилось ко дну. Мы благополучно погрузили на борт пленных и удалились на перископную глубину. Нам всем очень понравился норвежский капитан, который был

дружелюбен, прост и приятен в общении.

Через некоторое время норвежцев отправили в Англию. А месяцем позже мать Колвина столкнулась с неординарной ситуацией. В письме она писала, что совершенно растерялась, когда к ней явился незнакомец и сообщил, что он капитан судна, потопленного ее сыном. Немного поколебавшись, она пригласила его войти и очень скоро обнаружила, что это очаровательный молодой человек, который не собирается ей мстить.

Колвин был более чувствительным, чем большинство известных мне военно-морских офицеров, и никогда не относился с безразличием к своим жертвам, что было бы естественно для человека, чьей профессией стала война. Нельзя сказать, что он не понимал необходимости разрушений и гибели людей, что было неизбежно в процессе войны. Но мне всегда казалось, что, когда посланная им торпеда попадала в цель, он всегда живо представлял покореженную сталь, разорванную плоть, потоки воды, задыхающиеся легкие. Помню случай, происшедший в другом походе, когда мы атаковали торговое судно, направлявшееся в Киркенес. Он долго смотрел в перископ, а потом быстро отвернулся и воскликнул:

- Видит Бог, как я ненавижу эту работу!

Он видел, как торпеда пробила внушительное отверстие в борту судна под капитанским мостиком, и не захотел больше смотреть. У подбитого нами судна не было кораблей сопровождения, и опасность нам не угрожала, поэтому все желающие могли смотреть в перископ. Так я в первый раз увидел, как тонет судно. Оно уходило под воду медленно, оседая на нос. По накренившейся палубе в панике бегали люди. Мы вздохнули с облегчением, заметив, что они спустили шлюпку. Шлюпка успела отойти довольно далеко, прежде чем судно резко зарылось носом в воду и как бы спикировало на дно. Мы увидели, что лодка уверенно направилась к видневшейся неподалеку земле, поэтому у нас не было необходимости себя обнаруживать. Этот успех Колвина совсем не порадовал.

* * *

Мы были очень рады, когда перед Рождеством нам пришел приказ возвращаться домой. "Трезубец" уже давно ушел, его сменил "Морской волк". Нельзя не признать, что мы уже устали от окружающей нас новизны, соскучились по дому, теплу и общению. Бесконечная арктическая ночь, однообразный пейзаж и надоевший снег вселили в наши души уныние, к тому же недружелюбие и подозрительность союзников, ради помощи которым мы преодолели так много миль, тоже не способствовали поднятию тонуса.

Восторг по поводу возвращения домой был слегка омрачен поступившим приказом на обратном пути совершить рейд среди Лофотенских островов. В Рождество мы еще были в Полярном и с тоской взирали на покрытые снегом вершины гор. Но вскоре вышли в море и совершили переход до Шетландских островов. В Лервик мы прибыли очень уставшими и почти без топлива. Уже на следующий день мы пошли дальше, очень скоро позади осталось Ирландское море, и мы оказались в родном Портсмуте, а лодка заняла свое место в форте Блокхауз.

После возвращения из отпуска нас ожидали большие перемены. Маквай и Васко получили новые назначения. Я был страшно горд, когда узнал, что Колвин (уже ставший лейтенантом-коммандером) предложил мою кандидатуру на пост старшего помощника. Торпедным офицером вместо меня стал младший лейтенант Айвен Рейке, а штурманом вместо Васко был назначен лейтенант Майк Уиллоби.

Глава 5.
Старший помощник

Старший помощник (коллеги-офицеры называют его номер один, а матросы Джимми) отвечает перед капитаном за то, чтобы корабль работал. Он организует вахты, распределяет обязанности между матросами, обучает их, следит за здоровьем экипажа; иными словами, отвечает за все, что прямо или косвенно влияет на эффективную эксплуатацию корабля. На субмаринах у старшего помощника имеется еще одна обязанность, от надлежащего исполнения которой в полном смысле слова зависит жизнь и смерть корабля, - дифферентовка.

Все вахтенные офицеры на субмарине при необходимости во время вахты могут скорректировать дифферент. Но первоначальная дифферентовка обязанность старшего помощника. В начале каждого похода вес субмарины претерпевает изменения по сравнению с ее весом во время предыдущего погружения. Это связано с погрузкой торпед, боеприпасов, продовольствия, пресной воды, иногда - пассажиров. Старший помощник обязан компенсировать все изменения путем корректировки количества воды в дифферентных танках. Он должен знать не только численную величину дополнительного веса, но и как он распределяется по длине подлодки. Все это требует проведения довольно сложных математических расчетов, и, если в них будет допущена серьезная ошибка, субмарина может запросто отправиться на дно при первом же погружении. Во время учебы нам показывали и рассказывали, как проводить дифферентовку. Но я никогда не был силен в математике, поэтому, став старшим помощником и столкнувшись с необходимостью регулярно заниматься сложными и громоздкими расчетами, я немедленно стал ломать голову, как упростить решение задачи. Все расчеты были идентичными: момент - это вес, умноженный на расстояние до центра корабля. Очень быстро я обнаружил, что для их выполнения идеально подходит обычная логарифмическая линейка. Я аккуратно нанес на свою линейку все имеющиеся на лодке танки и стал рассчитывать дифферент всего за несколько минут, причем с гораздо меньшей вероятностью ошибки.

Мне не пришлось долго ждать возможности применить свои знания на практике. Через несколько дней после возвращения из отпуска нам приказали готовиться к срочному выходу в Бискайский залив. Ходили слухи, что немецкие военные корабли

"Шарнхорст" и "Гнейзенау", которые почти год простояли в Бресте, будут прорываться в немецкий порт. Мы должны были войти в состав большой флотилии субмарин, патрулирующих Брест. С тех пор, как в марте прошлого года воздушная разведка впервые обнаружила в Бресте вражеские корабли, наши субмарины постоянно находились в этом районе. Их даже стали называть "железным кольцом", правда значительно преувеличивая их заслуги. Для того чтобы образовать действительно непроходимый барьер, требовалось очень большое количество подводных лодок, которых не было в наличии. К тому же у субмарин постоянно появлялась новая работа. Особенно ощутимо это стало после вступления в войну Италии, поражения Франции и необходимости присутствия нашего подводного флота на Средиземноморье. К тому же нельзя забывать, что во время норвежской кампании наш подводный флот понес немалые потери. Тем не менее, все субмарины, которые можно было высвободить, отправлялись в Бискайский залив. Там они часто проводили время непродуктивно, если видели чужие корабли, то это была заблудившаяся немецкая подводная лодка или случайное судно, решившее на свой страх и риск прорвать блокадное кольцо. Вот и теперь, хотя "Морской лев" нуждался в ремонте и переоснащении, его спешно отправили на укрепление "железного кольца". Мы не имели понятия, куда направятся немецкие крейсеры - по Английскому каналу или будут прорываться в Атлантику, чтобы обойти Шотландию и зайти в один из норвежских портов.

Ночью 6 февраля мы вышли в заданную нам точку в нескольких милях к западу от Уэссана. В следующие сорок восемь часов ничего не произошло, зато 8 февраля мы получили радиограмму, принесшую нам немало волнений:

"Ожидается, что основные силы немцев перед выходом в открытое море проведут ходовые испытания. Немедленно следуйте в точку с координатами 48°05' северной широты, 5°11' западной долготы; если позволят течения, войдите в залив Ируаз и проведите разведку. При возможности атакуйте".

Как не заволноваться! Такое дело! Однако, как следует изучив карту, мы поняли, что задача перед нами стоит нелегкая, если не сказать - вообще невыполнимая. Там наверняка ведут патрулирование противолодочные корабли, имеются противолодочные заграждения и минные поля. Но кроме того, большую проблему для плывущей под водой субмарины представляют сильные течения между скалами и рифами Шоссе-де-Сен. Когда мы ночью всплыли на поверхность и медленно пошли вдоль французского берега, подзаряжая батареи, в кают-

компании живо обсуждалась другая проблема.

В тот период войны на подводном флоте катастрофически не хватало торпед. С началом войны на Средиземноморье их расход многократно возрос, а массовое производство новых торпед "Марк-VIII" еще не было налажено. На "Морском льве" находилось двенадцать торпед: шесть - в аппаратах и шесть - в отсеке резервных торпед. Когда мы перед выходом в море грузились в форте Блокхауз, там было в наличии только шесть торпед "Марк-VIII", и остальные шесть мы получили в виде гибридов: у них было тело от "Марк-VIII", но боеголовка от "Марк-IV", которая была немного длиннее, чем у "Марк-VIII". К сожалению, у нас не было информации, как ведут себя эти гибридные торпеды, их даже никто не испытывал; но, поскольку они были слишком длинными и не помещались на стеллажах, пришлось зарядить их в торпедные аппараты, а нормальные торпеды "Марк-VIII" оставить для перезарядки.

Даже в открытом море, где достаточно пространства для любых маневров, было опасно использовать неизвестные торпеды. А в нашем случае ситуация была противоположная: нам предстояло действовать в ограниченном пространстве при наличии вражеских эсминцев, когда любой сбой в торпедных аппаратах выдаст нашу позицию и с большой вероятностью приведет к гибели лодки. Более того, у нас был новый и необстрелянный старший помощник (то есть я), который не имел опыта управления лодкой в момент залпа, даже если торпеды вполне нормальные. И нас были новыми торпедный офицер и его помощник.

Исходя из изложенного Колвин счел ситуацию неблагоприятной и решил, что глупо атаковать такие важные цели, используя сомнительные торпеды. Но как долго их будут извлекать из аппаратов и заменять обычными торпедами "Марк-VIII"? Из-за избыточной длины комбинированные торпеды не поместятся на стеллажах, поэтому перед укладкой с них придется снять боеголовки. Замечу, что процесс извлечения даже нормальной торпеды из трубы, если при этом стеллаж занят, весьма непрост, что уж говорить о наших. Вдобавок ко всему возник вопрос: где хранить боеголовки от "Марк-IV"? Проблем много, но ничего невозможного в перечисленных операциях не было. Проанализировав ситуацию, мы пришли к выводу, что работы можно выполнить за восемнадцать часов. Однако перезарядка торпедных аппаратов в море производится только тогда, когда лодка находится под водой, где она меньше подвергается внешним воздействиям. Следовательно, на всю работу нам потребуется две ночи. А атака планируется на завтра.

И Колвин принял беспрецедентное решение:

- Тогда мы выстрелим эти штуковины в океан.

Чиф[11] Фрэнсис сделал глубокую затяжку и выпустил облако дыма, которое потянулось вверх и окутало раскачивающуюся над нашими головами лампу. Мы сидели молча и следили, как подрагивает дымовая завеса в вибрирующем от работающих дизелей воздухе.

- Если бы эти заразы не были такие дорогие... - вздохнул капитан, натянул на голову капюшон "урсуловского" костюма и пошел на мостик.

Как бы там ни было, решение было принято и его следовало претворить в жизнь, не теряя времени. Перед рассветом мы погрузились, провели учебную атаку и выстрелили все торпеды предположительно в сторону Америки. Мы не могли проследить за их движением, потому что было слишком темно. Одно обстоятельство оказалось очень важным: при залпе "Морской лев" выскочил на поверхность. И хотя учения получились дорогостоящими, но я приобрел воистину бесценный опыт. Теперь я точно знал, как при выстреле удержать лодку на глубине.

Загрузка торпед "Марк-VIII" в освободившиеся трубы была задачей несложной, и уже в начале дня мы снова были готовы при необходимости произвести залп.

Наступило утро 9 февраля. Днем мы обнаружили сигнальный буй, которым была отмечена морская оконечность Шоссе-де-Сен - опасного в навигационном отношении участка морского дна, состоящего сплошь из скал и отмелей. По форме он напоминает язык, выдающийся в океан на пятнадцать миль от материка. Эта гряда скал проходит по южной стороне водного пространства, носящего название Иру аз - широкого залива, где ожидались ходовые испытания немецких крейсеров. Мы имели приказ проникнуть в этот залив как можно дальше при свете дня. Чтобы лодку не выбросило на скалы, мы должны были войти в залив с приливом и выйти до окончания отлива.

До наступления следующего утра мы ничего не могли предпринять, а значит, возникла еще одна проблема: куда деваться ночью для подзарядки батарей. Представлялось очевидным, что вражеские корабли появятся в северо-западной части залива, если они пойдут по Каналу, или в юго-западной части, где мы сейчас находимся, если выберут обходной маршрут. "Как говорят ирландцы, - бормотал капитан, колдуя над картой, - я не птица и не могу быть одновременно в двух местах". Он предположил, что у адмиралтейства имелись основания ожидать прорыв на юго-западном участке, поэтому нам было предписано

занять эту позицию, и решил остаться в пределах видимости сигнального буя.

"Ночь была темной, море - спокойным, - писал Колвин в отчете. - Мы наблюдали повышенную активность на воде и в воздухе. Видны огни к северу от сигнального буя. Судя по их количеству, там находится не менее двух патрульных кораблей".

Когда мы вошли в Ируаз в первый раз, утро было тихим и ясным. Мы провели несколько часов под стеклянной гладью воды и не заметили ни одного корабля. При этом видимость была отличной. "Если бы в Ируазе был хотя бы один корабль, я бы его заметил", - писал Колвин. С началом отлива мы взяли курс на выход из залива.

Ночью нас никто не беспокоил. Один раз неподалеку пролетел "Дорнье", но нас не заметил. На следующий день, 11 февраля, мы еще раз обследовали Ируаз. И опять без результата.

После наступления темноты лодка в очередной раз всплыла. Около полуночи, когда я уже готовился сдать вахту, из темноты вынырнул самолет. Он скользил в воздухе почти бесшумно и, пролетая над нашими головами, сбросил осветительный снаряд, который через несколько секунд залил мостик слепящим белым светом. Мы поспешно нырнули, ожидая, что сейчас начнут рваться глубинные бомбы, но ничего не произошло. Спустя полчаса мы снова всплыли, и до утра ничего существенного не произошло. (Тогда мы не знали, что "Шарнхорст" и "Гнейзенау" уже идут на север через узкие каналы возле Уэссана. Ожидаемые испытания не состоялись.)

В форт Блокхауз мы вернулись утром 15 февраля, и Колвин сразу же отправился на доклад к адмиралу Дарку, чтобы доложить обо всем происшедшем, в том числе о потерянных торпедах. Через два часа он появился в кают-компании, совсем не радостный. "Знаешь, номер один, - вздохнул он, кажется, я попал... Адмирал разозлился до крайности и жаждет моей крови. Сейчас он ждет ответ из нашего штаба в Лондоне". Когда мы пили кофе после ленча, за Колвином пришел матрос. Командира не было почти два часа, и мы начали опасаться самого худшего. Но когда Колвин вернулся, на его лице блуждала довольная улыбка. Из Лондона ответили, что действия лейтенанта-коммандера Колвина не могут рассматриваться как штатные, но в сложившихся специфических обстоятельствах их можно считать оправданными.

"Морской лев" остро нуждался в ремонте, до которого нам предстоял еще один поход, на этот раз к берегам Норвегии. 26 февраля мы вышли в Ирландское море. Было удивительно тепло, почти как летом. Майк Уиллоби и я часами стояли на мостике и

вели беседы. Майк был некрасивым, но удивительно обаятельным парнем, а его жизнь была переполнена событиями. Детство Майка было тяжелым, и в возрасте пятнадцати лет он попал на флот, где провел четыре года. После этого он работал шкипером на яхте, рабочим в доке, продавцом пылесосов (по его заверениям, он ни один не продал), вторым помощником на паруснике, клерком у подозрительного бизнесмена, закончившего свою карьеру в Олд-Бейли, художником, шофером, рекламным менеджером фирм, производящих бетонные блоки, паровые инструменты и моторные лодки. Летом 1939 года он совершил на яхте "Виндворд" переход через Атлантику с экипажем из бывших бойцов интернациональной бригады, бегущих из Испании. Осенью 1939 года он стал вторым помощником на танкере, затем командовал яхтой при эвакуации из Дюнкерка, потом некоторое время работал штурманом. В ноябре 1941 года он прошел подготовку для плавания на подводных лодках. "Морской лев" был его второй субмариной.

Рано утром мы прибыли в Холи-Лох и ошвартовались у корабля "Вперед" плавбазы 3-й подводной флотилии. Здесь мы провели несколько дней, подготовились к походу и снова вышли в море.

Поход был очень неудачным. Мне запомнилось только одно забавное обстоятельство. Колвин ввел практику (позже на "Шторме" я сделал то же самое) выполнять утренние погружения без сигнала ревуна с участием одних вахтенных. При этом нет необходимости беспокоить весь экипаж. После тяжелой вахты на мостике так приятно проснуться в теплой постели и обнаружить, что субмарина уже давно под водой и все сделано без тебя. Это также давало молодым офицерам возможность научиться производить первую дифферентовку корабля. Однажды утром Айвен Рейке начал выполнять погружение под таким углом, что Майк, спокойно спавший на койке, установленной перпендикулярно диаметральной плоскости корабля, вылетел со своего места и с грохотом рухнул на палубу. На следующее утро погружение выполнял Майк. Он решил отомстить и тоже взял большой угол. Только он упустил из виду, что на этот раз на перпендикулярной койке спал я. Чтобы не остаться в долгу, на следующее утро я еще больше увеличил угол, и на палубу грохнулся Айвен. А чтобы возмездие было полным, операторы горизонтальных рулей слегка перестарались, корректируя угол погружения, и так резко задрали нос лодки вверх, что на несчастного посыпались навигационные инструменты и книги, лежавшие на столе для прокладки. После этого случая Колвин приказал нам выбрать другой метод развлечения.

По пути мы не видели ни одного вражеского корабля, и в этом нам здорово повезло, потому что к тому времени у нас уже накопилось слишком много проблем. Я сохранил некоторые записи, сделанные в те дни:

"15.03.42. В этом походе с самого начала все шло кувырком. Затопило забортный глушитель. В первый же день началась течь через выпускную систему в двигатель левого борта и трюмное пространство. Это означало, что для предотвращения затопления электродвигателей приходилось непрерывно откачивать воду. Ночью было сильное волнение, и нас постоянно накрывало волнами. В итоге вода довершила начатую работу, и левый электродвигатель вышел из строя. Отремонтировать его в море мы не могли. При очередном погружении кто-то по недосмотру оставил незакрытым клапан A, мы приняли в носовые отсеки 400 галлонов забортной воды, вследствие чего опустились на глубину 270 футов, прежде чем смогли остановить этот процесс. После того как мы справились с этой проблемой, командир забыл закрыть клапан A, прежде чем открыть клапан W. Вода потекла из A в W, и контролировать пузырь стало невозможно. А вчера, когда мы шли с сильным дифферентом на нос, обнаружили, что в клапан AIV накануне попал какой-то мусор, и теперь танк затоплен. Кроме того, в результате замыкания у нас возникли проблемы с навигационными огнями; барахлила радиостанция; пробило уплотнения, и появилась вода в шахте перископа; и еще множество неприятных мелочей.

16.03.42. Снова несчастье. Перегрелся и полетел главный подшипник электродвигателя правого борта. Если учесть, что двигатель левого борта у нас уже был отключен, ситуация становилась по-настоящему серьезной.

17.03.42. Подшипник заменили вовремя, чтобы на рассвете уйти под воду. Но подзарядка теперь невозможна. Когда мы ночью всплывем, придется идти без подзарядки на протяжении тридцати шести часов".

Лодка находилась в таком техническом состоянии, что оставаться на боевом дежурстве в море было бессмысленно и очень опасно, поэтому мы запросили разрешение вернуться на базу. Получив его, мы с огромным трудом "дохромали" до Холи-Лох и... предстали перед следственной комиссией, которая желала получить ответ на вопрос, как мы могли допустить вопиющую халатность, приведшую к затоплению левого электродвигателя. Будучи старшим помощником, я получил изрядную порцию недовольства "их лордств", но "Морской лев" все-таки был отправлен на ремонт. Колвин покинул нас и принял под командование "Тигрис". Еще через несколько дней я получил

назначение старшим помощником на новую лодку "Сарацин", постройка которой завершалась на верфи Кэммел-Лэрдс. "Морской лев" представлял собой весьма печальное зрелище, и я покидал его с тяжелым сердцем. Тогда я не знал, что нам еще предстоит встретиться.

К превеликому сожалению, я должен сообщить, что Джордж Колвин год спустя погиб на Средиземноморье. За свои подвиги он успел получить орден "За боевые заслуги".

Глава 6.
Средиземноморье

Только прибыв на верфь Кэммел-Лэрдс, я узнал, что моим новым командиром будет лейтенант М. Ламби, с которым я неоднократно встречался в форте Блокхауз. Ламби был высоким жилистым молодым человеком, очень решительным и уверенным в себе. Он прекрасно играл в сквош и крикет и не сомневался, что явился в этот мир для великих свершений. Не скажу, что меня очень обрадовало назначение к нему старшим помощником. Страшновато было.

Мне пришлось с головой окунуться в повседневную жизнь гигантской судоверфи. С утра до ночи по пустым металлическим помещениям разносился стук клепальных молотков, словно тысячи дятлов усердно трудились в лесу из стали. Стонали и кряхтели подъемные краны, потрескивали слепящие костерки сварки, пахло металлом, деревом и краской. Я познакомился с мастерами и рабочими, занятыми на нашей субмарине. Прочный корпус был уже полностью закончен, теперь его предстояло заполнить всевозможными механизмами, приборами и оборудованием, мебелью и посудой - всем, что может понадобиться.

Уоррент-инженер М. Стивенсон прибыл на верфь раньше всех нас и работал здесь уже несколько месяцев. Он отвечал за работу силовой установки, всех устройств и систем корабля. Я должен был знать, как все работает, чтобы иметь возможность обеспечить максимальную эффективность корабля в бою. Кроме того, уже начали съезжаться остальные члены экипажа, мне следовало познакомиться с каждым и немедленно приступить к созданию сплоченной команды.

Строительство субмарины в военное время является непрекращающимся дружеским, но упорным соперничеством между офицерами и руководством верфи. У каждого командира субмарины, если, конечно, он не зеленый юнец, имеются свои соображения, как сделать подводную лодку эффективной боевой машиной и создать в ней приемлемые условия для жизни людей. Точное расположение переговорных устройств на мостике, телефоны в каждом отсеке, индикаторы уровня воды в танках, сигнализаторы выхода торпеды, освещение, электрические радиаторы, вентиляторы, расположение коек, план камбуза, форма стола для прокладки - за всеми этими деталями внимательно следили Ламби и я. Во-первых, мы не считали их

мелочами, а во-вторых, полагали правильным настаивать на своем, поскольку нам предстояло жить и сражаться в этой лодке. Руководство верфи нам симпатизировало и стремилось удовлетворить наши требования, но им приходилось считаться и с требованиями стандартизации, чтобы не замедлить строительство. Являясь старшим помощником, я всячески старался быть тактичным, но настойчивым, любыми путями добиться выполнения наших требований. Иногда достаточно было перебросится несколькими словами с исполнителем той или иной работы, иногда следовало поболтать с мастером или настойчиво потребовать что-то от менеджера. Если проблема никак не решалась, оставался еще один способ: убедить капитана нанести визит представителю адмиралтейства, в чьи функции входил надзор за строительством. У каждого из нас имелись собственные приспособления, которые было очень заманчиво изготовить в заводских условиях. Ламби разработал специальную логарифмическую линейку для расчета интервалов между выстрелами торпед и "отклонений", а мне очень хотелось получить усовершенствованную версию моей "дифферейтной" линейки. Должен сказать, что руководство верфи старалось идти нам навстречу и при возможности всегда помогало.

С каждым днем субмарина приобретала все большее сходство с военным кораблем, экипаж прибыл, начались доковые испытания. Последними на Кэммел-Лэрдс явились два офицера. Одного из них, назначенного на должность торпедного и артиллерийского офицера, я уже знал. Это был юный Айвен Рейкс с "Морского льва". Штурманом стал Тони Джонсон, высокий симпатичный ирландец, до войны бывший студентом сельскохозяйственного факультета. Он всегда брал с собой в море какие-то срезы, которые в свободное от вахты время увлеченно рассматривал в микроскоп. И вот настал день, когда все строительные работы были завершены. С субмарины сняли опутавшие ее провода и кабели, оборвав последнюю ниточку, соединяющую ее с берегом; мы приняли на борт запасы и в сопровождении эскорта вышли в Данун, чтобы присоединиться к 3-й флотилии и провести ходовые испытания и учения, по завершении которых нам предстояло отправиться на Средиземноморье.

В течение двух месяцев мы упорно тренировались, старались предусмотреть возможные чрезвычайные ситуации и учились с ними справляться. Затем мы вышли в "пробный" поход, целью которого было дать экипажу возможность привыкнуть к походным условиям, а капитану приобрести опыта выхода в заданную точку и возвращения обратно. Нас отправили в относительно

спокойный район, где встреча с врагом была маловероятна. Однако в этом, по большей части, учебном походе Ламби сумел отличиться, потопив немецкую подводную лодку и доставив домой пленного немца.

Мы находились в центральной части Северного моря, которая в течение многих дней оставалась абсолютно пустынной. Всюду, насколько хватало взгляда, расстилалась только серая гладь моря. Когда за день до окончания похода находившийся на вахте Тони Джонсон увидел в перископ поднимающуюся из воды угловатую рубку немецкой подводной лодки, он не сразу поверил своим глазам. Но вражеский корабль оказался вполне реальным, вокруг него бурлила и пенилась вода.

- Капитана в пост управления! - восторженно завопил он. - Тревога! Всплывает вражеская подводная лодка!

Все бросились на свои места. Ламби начал выкрикивать пеленги и дистанции даже раньше, чем Рейкс включил свою "фруктовую машинку". Условия для атаки были сложными. Уже стемнело, а лодка после всплытия вряд ли стала бы придерживаться одного направления и скорости, чтобы облегчить нам задачу. Стоя за спинами операторов горизонтальных рулей, я пытался справиться с нарушением дифферента, вызванным перемещением людей по лодке. Все ринулись в корму в пост управления. Значит, в носовые танки следует принять воду, а из серединных откачать. Кроме того, я был обязан не спускать глаз с рулевых, чтобы они вовремя выполняли все необходимые действия. Лодка должна постоянно находиться на перископной глубине, не опускаясь ниже, чтобы капитан мог видеть поле боя, и в то же время нельзя было допустить, чтобы из-за чьей-то ошибки лодка обнаружила себя, выскочив на поверхность. Если все это выполняется, капитан может полностью сосредоточиться на атаке. Через две минуты он отдал приказ начать атаку:

- Готовить все шесть труб! - а затем:

- Первая пошла, вторая, третья...

Дальше я почти ничего не слышал, потому что был занят закачиванием воды в носовые танки, а также увеличением скорости, чтобы не оказаться на поверхности. Спокойно, словно мы еще находились на учениях, акустик Кросби доложил:

- Все торпеды вышли, сэр!

Вскоре раздался оглушительный взрыв. Мы достали врага!

Ламби внимательно и долго исследовал горизонт в перископ, после чего приказал всплывать. Как только мы обрели полную плавучесть и запустили двигатели, я попросил разрешения подняться на мостик. Распахнув люк, я глубоко вдохнул свежий морской воздух, увидел несколько звездочек, весело сиявших на

темном ночном небе. Подозреваю, что именно из-за звезд немецкий капитан всплыл на поверхность: ему было необходимо определить местоположение корабля. А наш капитан в это время вел лодку к месту взрыва. Мы уже могли рассмотреть несколько плавающих в воде предметов. Через несколько минут мы подошли к месту катастрофы. Вокруг нас плавали многочисленные обломки. Остро пахло нефтью, разливающейся по воде. В самой середине нефтяного пятна мы заметили трех человек. Один из них активно барахтался в воде, но, когда мы приблизились, поднял руки вверх и ушел под воду. Другой был мертв: он лежал на воде спиной вверх, нелепо растопырив руки и ноги, и не шевелился. Третий подавал признаки жизни, и мы вытащили его на палубу. Он был без сознания и громко стонал, изрыгая из желудка потоки морской воды и нефти. Матросы приволокли его на мостик. Там он на некоторое время пришел в себя, открыл глаза и посмотрел на меня. Его глаза полыхали отчаянием и ненавистью: оба чувства были такими сильными, что мне, признаюсь честно, стало не по себе. Потом он снова потерял сознание. Матросы осторожно спустили его во внутренние помещения.

Нам предстояло снова погрузиться для перезарядки торпедных аппаратов. Той ночью мы всплыли для подзарядки батарей позже, чем обычно.

Пленник на субмарине создает большие сложности. Запереть его негде, и нельзя забывать, что человек, знакомый с конструкцией подводной лодки, может достаточно легко нанести ей непоправимые повреждения, если он готов пожертвовать собственной жизнью. Значит, его следует держать под круглосуточной вооруженной охраной, то есть отвлекать людей от повседневных обязанностей. Даже в гальюне он мог при большом желании добраться до некоторых клапанов, то есть с него нельзя было спускать глаз и при отправлении естественных человеческих потребностей. Мы приспособили нашего пленника к уборке, и от работы он не отлынивал. Как нам удалось узнать, он был впередсмотрящим и находился на мостике вместе со штурманом и капитаном в тот момент, когда их ударила наша торпеда. После взрыва он почти ничего не помнил, нам только удалось установить, что уже после взрыва вторая торпеда угодила в машинное отделение, но не взорвалась.

В Данун мы вернулись победителями. Но радоваться нам пришлось недолго, потому что мы сразу занялись подготовкой к переходу на Средиземноморье. Люди получили четырехсуточный отпуск, который пролетел незаметно. В конце августа мы снова вышли в море и взяли курс на Гибралтар.

* * *

Он оказался таким, как его описывал Браунинг, - величественным и серым, теряющимся в дымке на северо-востоке. Я впервые попал в эти края и был переполнен новыми впечатлениями. Две ночи подряд мы вдыхали пряные запахи, доносившиеся с берегов Португалии, потом наблюдали в перископ мыс Сан-Висенти (мы шли мимо него средь бела дня), а ночью миновали Кадисский залив: мы его не видели, но как-то почувствовали. Когда мы вышли в точку встречи с катером, который должен был провести нас через узкий пролив (его ширина в два раза меньше, чем у Английского канала в районе Дувра), то получили возможность полюбоваться испанским берегом с одной стороны и африканским - с другой. Мне думалось, что в этих местах над водой непременно должен летать бессмертный дух адмирала Нельсона.

Скоро мы извлекли на свет божий сигнальную лампу Алдиса и начали передавать опознавательные сигналы на береговую станцию, расположенную на европейской стороне. У берега начали вырисовываться надстройки военных кораблей в средиземноморских жемчужно-серых одеяниях. Везде виднелись раскрытые тенты. Мы даже разглядели корпус "Мейдстоуна" - базового корабля 8-й подводной флотилии.

Начинавшийся день обещал быть теплым и солнечным. Ламби впервые появился на мостике в тропической форме: белая фуражка, белая открытая рубашка с обшитыми золотом эполетами, белые шорты. Носки и туфли тоже были белыми. Он рассматривал в бинокль открывающийся впереди город, а я смотрел на него и отчаянно завидовал. Этот бравый капитан шел в Средиземное море, командуя собственной подводной лодкой, имея на счету потопленную субмарину противника.

Когда мы находились на расстоянии мили от берега, сопровождающий корабль нас покинул. На мостик поднялся очень загорелый лейтенант, прибывший на моторке, который должен был поработать у нас лоцманом. Мы прошли через проход в заграждении, повернули направо, прошли мимо Южного мола и стоящего там линкора "Малайя", после чего пришвартовались у борта "Мейдстоуна". Здесь же стояли еще три субмарины, окрашенные в темно-синий цвет, чтобы сделать их менее заметными в чистых и прозрачных водах Средиземного моря. Нас пришел приветствовать Берти Пизи. Теперь он был командиром 8-й подводной флотилии и выглядел очень внушительно. Было очень радостно смотреть с мостика на возвышающуюся над нами громаду "Мейдстоуна" и среди встречающих, облепивших поручни шельтердека[12], узнавать знакомые лица. Только теперь,

добравшись до места назначения, мы неожиданно почувствовали жару, словно кто-то открыл перед нами дверцу духовки. Высоко над гаванью и нагромождением городских домов упирался в небо горный пик, на склонах которого виднелись жилые постройки и военные укрепления.

Это был мой первый средиземноморский порт. Я был бесконечно счастлив и взволнован.

Гибралтар, несмотря на ограниченность пространства, оказался для нас весьма приятным местом. К нашим услугам были любые виды спорта: теннис, сквош, футбол, хоккей, плавание под парусами. Самым лучшим развлечением оказалась прогулка по сказочному тоннелю, за которой следовало купание в Каталанском заливе. Город Гибралтар был построен в псевдовосточном стиле. По соседству с лавками, где продавались невероятно дорогие предметы роскоши, располагались магазины, где полки буквально ломились от английских товаров, которые дома можно было купить только по карточкам или "из-под прилавка". По шумным улочкам с трудом протискивались автомобили. Звуковые сигналы здесь были запрещены, поэтому все вопросы, возникающие в процессе дорожного движения, обычно разрешались с помощью отчаянной жестикуляции и отборной ругани. Дорожные пробки возникали часто и надолго. Днем мы носили шорты и открытые рубашки, и я никак не мог избавиться от ощущения, что нахожусь в отпуске. По ночам нас, только что прибывших из Англии, очень радовало отсутствие затемнения. Поскольку все побережье вокруг бухты сверкало огнями, затемнять корабли не было никакого смысла, хотя, по-моему, к этому готовились. Но пока на ночь можно было не закрывать люки и окна, дышать свежим ночным воздухом. В городе имелось немало мест, где можно было хорошо поесть и выпить. Все офицеры были почетными членами местного яхт-клуба, в "Бристоле" всегда предлагался хороший коктейль, в "Виктории" можно было отведать блюда испанской кухни (лично мне больше всего нравился омлет с ветчиной). А через дорогу в "Капитолии" можно было и потанцевать. Именно здесь наш штурман Тони Джонсон, чрезвычайно увлекающаяся натура, как-то ночью залез на стол и сплясал ирландскую джигу, подбадривая себя дикими воплями. Оркестр был в восторге. С тех пор, едва Тони появлялся в дверях, оркестр переставал играть свою обычную программу и переходил на ирландские мелодии. Один раз мы сходили в театр посмотреть на знаменитую балерину, исполнявшую испанские национальные танцы с кастаньетами. Не могу не отметить, что в это время в Гибралтаре находились несколько подразделений женской вспомогательной службы ВМС.

В эти дни я познакомился со старшим офицером с другой субмарины Стивеном Спринг-Райсом. Все звали его Спрайс. Он был одним из тех людей, кого, как говорится, любит Господь, и погиб через несколько месяцев после нашего знакомства, когда его лодка "Р-45" затонула со всем экипажем. Это произошло незадолго до того, как пришел приказ о его возвращении домой, где он должен был пройти курс обучения и стать командиром новой субмарины. Но тогда, в сентябре 1942 года, нам не было дано предвидеть будущее. Нас очень занимал вопрос, будут ли бывших резервистов принимать на командирские курсы, появится ли у нас шанс получить под командование лодку. Я был старше Спрайса и дольше, чем он, служил на подлодках. Было очевидно, что, если стаж подводной службы будет учитываться, я попаду на командирские курсы раньше, чем он. Возможность когда-нибудь получить под командование собственную лодку волновала меня меньше других. Но я понимал, что для этого мне придется еще много потрудиться, да и фактор везения должен сыграть свою роль.

Спрайс любил жизнь во всех ее проявлениях и заражал своим неистребимым энтузиазмом других. Он происходил из семьи интеллигентных, образованных людей и имел чрезвычайно разносторонние интересы. Мне кажется, больше всего на свете он любил музыку и мог часами, забывая обо всем, играть на кларнете, которым владел мастерски.

Я никогда не забуду один вечер на "Мейдстоуне". Лодка Спрайса только что вернулась из похода. Честно говоря, не помню, что именно мы отмечали в тот день, но повеселились изрядно. Сначала мы пили и дурачились в кают-компании, а потом всем коллективом отправились к Спрайсу, прихватив с собой музыкальные инструменты, которые вместе с его знаменитым кларнетом должны были составить неплохой оркестр. В самой середине нашего импровизированного концерта в дверях появился Берти Пизи и ледяным тоном поведал, что нас всех срочно вызывает капитан. Музыкальные или, как выразился Берти, пыточные инструменты мы должны были взять с собой. Поджав хвосты, мы потащились в каюту капитана, где нас встретил грозный Барни Фоукс, одетый в пижаму.

- Как вы считаете, - заревел он, - я могу спать в такой обстановке? Это же черт знает что такое. Если уж вам так приспичило устроить этот ночной концерт, то ради всего святого, сделайте это здесь, и мы устроим вечеринку!

Мы были так потрясены, что не сразу поняли, он шутит или говорит серьезно. Оказалось, что не шутит. На столе появилась выпивка, и вечеринка продолжалась два часа, причем Барни

Фоукс и Берти Пизи создавали не меньше шума, чем все остальные. Вечер удался!

В Гибралтаре время летело быстро. Несколько дней мы потратили на погрузку припасов и покраску лодки в темно-синий цвет, после чего "Сарацин" отправился в свой первый поход вдоль испанского побережья к Барселоне. Здесь нельзя было встретить вражеские корабли, но вокруг было много торговых судов нейтральных стран, на которые мы проводили учебные атаки, чтобы приспособиться к действиям в условиях Средиземноморья. В походе ничего особого не произошло, и мы вернулись в Гибралтар, готовые к бою. Половина экипажа получила отпуска. Нижние чины отправились в лагерь отдыха для подводников за городом, Стивенсон и я провели три дня "как белые люди" в доме отдыха для офицеров, под который приспособили часть госпиталя для военных моряков. До сих пор помню, какой чудесный вид на гавань открывался из окна моей комнаты. Вернувшись на "Сарацин", мы получили приказ присоединиться к 10-й подводной флотилии, базировавшейся на Мальте.

* * *

Между июнем 1940 года, когда Муссолини вступил в войну, и сентябрем 1943 года, когда его флот капитулировал, наши субмарины, стоявшие на Мальте и в Александрии, а позже в Бейруте и Алжире, отправили на дно вражеские суда суммарным тоннажем более 1300 тысяч тонн. За это время мы потеряли сорок одну субмарину.

Моей целью не является подробное описание действий наших субмарин на Средиземноморье. Скажу только, что, когда "Сарацин" вышел из Гибралтара на Мальту, боевые действия были в самом разгаре. Остров только что пережил самые суровые моменты своей истории. В самом начале года немцы проявили озабоченность судьбой своих морских поставок в Африку для Роммеля и активизировали деятельность авиации.

Воздушные налеты на Мальту стали такими частыми и массированными, что было решено с марта по сентябрь не использовать остров в качестве базы для надводного флота. Адмиралу Каннингхему пришлось вывести свои крейсеры и эсминцы в Александрию, оставив на Мальте только субмарины и самолеты для атаки на корабли, везущие грузы Роммелю. Этот период был очень напряженным в войне на Средиземноморье. Нельзя не упомянуть о мужестве, с которым население Мальты переносило бомбежки, ставшие причиной многих человеческих жертв и обратившие целые кварталы Ла-Валетты в руины. Экипажи подводных лодок трудились без отдыха; возвращаясь из одного похода, они сразу отправлялись в новый. Если появлялась

возможность сделать небольшой перерыв между выходами в море, отдохнуть все равно не удавалось: даже в гавани большую часть дня лодки проводили под водой, чтобы уберечься от беспрерывно сыпавшихся на головы бомб. Попытки провести к острову конвои с необходимыми припасами некоторое время оставались безуспешными. Запасы продовольствия на Мальте подходили к концу. Начала ощущаться нехватка горючего и боеприпасов, которые следовало доставить любой ценой, чтобы защищающие остров "спитфайеры" продолжали взлетать. Эту задачу можно было решить только одним способом. Пять самых больших субмарин из 1-й флотилии, базировавшейся в Александрии: "Кашалот", "Парфянин", "Дельфин", "Регент" и "Рорквал" - были приспособлены для этой цели и доставляли на остров жизненно необходимые грузы начиная с середины 1941 года. Топливом заполняли топливные танки, танки для пресной воды и даже главные балластные танки. С лодок сняли все, что можно, каждый сантиметр свободного пространства был занят боеприпасами. Процесс перевозки грузов между Александрией и Мальтой был делом в высшей степени взрыво - и пожароопасным, особенно когда итальянцы занялись повсеместной установкой мин. Но это не остановило подводников. Только за один месяц на Мальту доставили более 84 тысяч галлонов бензина, 83 тысячи галлонов керосина, двенадцать тонн почты, тридцать тонн разных запасов, шесть тонн боеприпасов и около сотни пассажиров. За первое полугодие 1942 года наши субмарины потопили пятьдесят четыре торговых судна, два крейсера, восемь подводных лодок и эсминец противника.

А тем временем на Мальте была должным образом налажена противовоздушная оборона, и надводные корабли получили возможность вернуться к острову. В сентябре 1942 года контрадмирал А. Пауэр сумел воссоздать в Ла-Валетте эскадру крейсеров и две флотилии эсминцев. Топливо и продовольствие теперь доставлялись двумя быстроходными минными заградителями "Мэнксмен" и "Велшмен", чья высокая скорость (около 40 узлов) позволяла преодолевать наиболее опасные участки маршрута под покровом темноты. Но запасов все равно не хватало, поэтому все субмарины, отправлявшиеся на Мальту, были обязаны нагрузиться "под завязку". При этом вопрос неудобств не рассматривался, старались только, чтобы не снижалась боеспособность подводного корабля.

В последние дни перед отходом мы были заняты тем, что старались как можно больше загрузить "Сарацина", выискивая для запасов самые неожиданные места. Из одного танка для пресной воды, а также двух внутренних дифферентных танков выкачали

содержимое, открыли их и набили консервами. Ящики с запчастями для двигателей, торпедными детонаторами, консервами и патронами были везде. В дополнение ко всему мы должны были доставить на Мальту особый груз - "человеческую" торпеду. Это была обычная торпеда со съемной боеголовкой, приспособленная для транспортировки двух человек, сидящих на ней верхом в водолазных костюмах. Должно быть, ее готовились применить против объектов на итальянских базах ВМФ. (Спустя четыре месяца, в январе 1943 года, две "человеческие" торпеды с людьми проникли на считавшуюся неприступной военно-морскую базу в Палермо. Одна из них потопила крейсер "Ульпио Райано", а другая нанесла серьезные повреждения 8500-тонному транспорту. Лейтенант Гринлаид и младший лейтенант Доув за эту операцию получили ордена "За боевые заслуги", нижние чины Ферье и Фрил - медали "За выдающуюся отвагу". Нельзя забывать, что именно итальянцы показали нам пример экстремального ведения подводной войны. В декабре 1941 года они проникли в Александрийскую бухту и вывели из строя на довольно длительный срок два линкора - "Королева Елизавета" и "Валиант".) Транспортировка особого груза производилась в обстановке секретности. На "Сарацине" появились молчаливые инженеры с "Мейдстоуна" и установили на палубе громоздкий стальной контейнер. В ночь перед отплытием туда загрузили таинственную торпеду. На подходе к Мальте мы закрыли это сооружение брезентом с надписью "Осторожно - бензин".

На "Сарацине" было много дополнительного груза, и я беспокоился о дифференте. Моя верная линейка уже не могла справиться с этой проблемой, а все мои попытки произвести более сложные расчеты успехом не увенчались. Поэтому я решил пойти по пути наименьшего сопротивления. Когда лодка была полностью загружена, я посмотрел с причала, как она сидит в воде, после чего приказал выкачивать воду до тех пор, пока не решил, что она сидит ровно по ватерлинии: на всякий случай я выкачал еще немного воды и договорился с капитаном, что после выхода из гавани мы произведем погружение для дифферентовки.

* * *

К Мальте мы подходили в темноте, издали наблюдая за бомбежкой острова. Перечеркивающие ночное небо линии трассирующих очередей, осветительные ракеты и вспышки, сопровождающие взрывы бомб, привели нас к острову быстрее, чем все знаки навигационной обстановки. Мы знали, что здесь много минных полей, поэтому не стали рисковать и спокойно дождались рассвета, когда подошли два минных тральщика и провели нас по очищенному для судоходства каналу к

восточному побережью. Мы даже не успели войти в гавань, когда по радио поступило предупреждение о воздушном налете. В соответствии с инструкциями мы погрузились на перископную глубину и дождались отбоя. Войдя в главную гавань, мы сразу получили возможность убедиться, каким серьезным разрушениям подверглась Ла-Валетта за два года постоянных воздушных налетов. Но несмотря на то, что половина городских построек превратилась в руины, осажденный остров сохранил свое древнее величие: массивные стены средневековых крепостей, плоские крыши, среди которых виднеются купола и башенки: белые, розовые или желтые на фоне ярко-голубого неба.

База подводного флота располагалась не в главной гавани, а немного к востоку от нее - в Марсумаскетто-Крик. Слева от нас располагался форт Сен-Эльмо, а справа - городок Слима. Мы шли по реке, подняв флаг, который гордо реял на ветру, явно привлекая внимание местных жителей. Нас восторженно приветствовала группа мальтийских детей, стоявших у подножия стены какой-то древней крепости. Не могу не признать, что такой прием был нам очень приятен. Через несколько минут мы повернули направо и вошли в рукав, где располагались субмарины. Каждая была пришвартована у плавучего причала. Здесь не было плавбазы, поэтому все мастерские, склады и жилые помещения располагались в береговых постройках. Нас встречали старые товарищи и незнакомые люди. Мы заняли указанное нам место, затем сошли на берег и отправились в "кают-компанию" - внушительных размеров помещение, расположенное на первом этаже величественного здания, стоявшего неподалеку.

* * *

Мальтийская база подводного флота в те дни была местом очень своеобразным. Недостаток продовольствия не давал нам забыть о том, что мы находимся на осадном положении. Но по сравнению с гражданским населением острова нас кормили очень прилично. Вражеские военно-воздушные базы на Сицилии находились всего лишь в шестидесяти милях от нас. Постоянные бомбежки уже причинили ощутимый ущерб, и наши ремонтные мастерские продолжали работать только благодаря чудесам изобретательности, проявленной их руководителем - инженером Сэмом Макгрегором.

К моменту нашего прибытия на остров противовоздушная оборона была значительно усовершенствована, но тем не менее сигналы воздушной тревоги можно было слышать по несколько раз в день. В качестве предварительного уведомления обычно звучал обычный монастырский колокол, что означало необходимость привести в действие дымовую завесу. Кроме

дымовых шашек, размещенных вдоль берега, соответствующие приспособления имелись на палубе каждой субмарины. За несколько минут речной рукав, где стояли субмарины, и береговые сооружения закрывал густой белый туман, а у всех обитателей потом долго слезились глаза и щипало в носу. Иногда ветер вырывал клочья тумана и сквозь образовавшийся разрыв мы могли видеть у себя над головами воздушный бой. Но в том, что враг находился так близко, были и положительные моменты. Нам тоже не нужно было далеко ходить, чтобы найти для себя подходящую мишень. В те дни ни одна из субмарин не возвращалась на базу, не нанеся удар по врагу. За первые шесть месяцев этого года мальтийская флотилия под руководством "Креветки" Симпсона потопила пятьдесят четыре торговых судна и тринадцать военных кораблей. (Симпсон всегда обладал такими точными разведывательными данными, что поневоле возникло подозрение о наличии у него прямой телефонной связи с Римом.) К несчастью, примерно за месяц до нашего прибытия мальтийская флотилия понесла тяжелую утрату. Из последнего похода, после которого он должен был отправиться домой, не вернулся лейтенант-коммандер М. Уонклин. Командуя лодкой "Защитник", он отправил на дно около 100 тысяч тонн вражеского торгового тоннажа, три немецкие подводные лодки и эсминец. Он имел орден "За боевые заслуги", а за действия на Мальте был удостоен высшей награды Великобритании - ордена "Крест Виктории", который получил первым из подводников во Второй мировой войне. Мне не довелось встретиться с Уонклином, однако многие мои новые знакомые были людьми достаточно известными. Достаточно упомянуть толстяка Линтона с "Турбулентной", Дика Кейли с "Предельной", да и остальные командиры имели много заслуг. Мир подводников тесен. Здесь был и Бен Бриан на "Сафари", его старшим помощником теперь стал канадец Фредди Шервуд, которого я сменил на "Морском льве". В мальтийской флотилии Ламби встретил офицеров, с которыми учился на командирских курсах: Макджоха, Стивенса, Кроуфорда, Бромейджа. Очень скоро к нам присоединился и Спрайс на "Р-45".

Целей здесь было много, торпеды расходовались быстро, и походы оказывались непродолжительными. Субмарина могла вернуться в гавань с пустыми трубами через неделю после выхода. В первое время нам не везло. Помню, как мы патрулировали на мелководье залива Габес, где африканский берег круто поворачивает на север от ливийских пустынь к Тунису. Здесь мы вроде бы потопили маленькое коммерческое судно, но не имели возможности в этом убедиться. В другой раз мы проторчали целую неделю в районе Неаполя, имея

возможность целыми днями любоваться в перископ Везувием и островом Капри, но не встретили ни одного вражеского судна. В середине октября мы вернулись на Мальту, чтобы подготовиться и через четыре-пять дней снова выйти в море.

Но происходило что-то необычное. Возвращавшиеся с моря лодки выполняли все обычные операции на базе: принимали торпеды, боеприпасы, продовольствие и... не получали приказ выходить в море. Стало ясно, что нас задерживают для какой-то важной и крупномасштабной операции. Командиры, наверняка обладавшие более полной информацией, вели себя очень сдержанно, очевидно опасаясь проболтаться. Даже старшие помощники ничего не знали. С увеличением числа ожидающих лодок возрастало и напряжение. Людям оставалось только строить самые невероятные догадки. По базе ходило множество слухов, один невероятнее другого. Мы практически постоянно жили под покровом дымовой завесы, чтобы самолеты-разведчики с Сицилии не узнали, как много субмарин скопилось на базе.

Как-то утром Майк Ламби по секрету сказал мне, что вечером мы выходим, правда, куда именно, он толком не знал. Мы уже давно были готовы, оставалось только погрузить свежие продукты и личные вещи. Ночью мы вышли в море и взяли курс на северо-запад. За ночь все субмарины должны были покинуть базу. Через два дня мы вышли к точке нашего боевого дежурства у мыса Сан-Вито на северо-западной оконечности Сицилии. В ту ночь, когда мы на поверхности подзаряжали батареи, начали поступать сообщения об успешной наступательной операции 8-й армии в Эль-Аламейне. Новости, казалось, не удивили капитана, из чего мы сделали вывод, что именно это событие держалось в большом секрете. Ламби улыбнулся, но не стал обсуждать этот вопрос, и мы заподозрили, что ожидается что-то еще. Тем более, что было не совсем понятно, какую пользу мы могли принести 8-й армии, находясь в тысяче миль от места событий.

Через несколько дней мы заметили идущую на запад итальянскую субмарину. После короткой атаки, во время которой Ламби видел улыбающиеся лица итальянских офицеров на мостике, мы разнесли тремя торпедами вражеский корабль на части. Уцелевших на этой субмарине не было.

Спустя несколько дней мы получили приказ перейти на другую позицию - в Тунисский залив. Одновременно нас предупредили, что туда с севера подходят два снабженческих судна в сопровождении двух эсминцев. Они следуют в порт Тунис - главный порт, через который осуществлялось снабжение вражеской армии в Северной Африке. Мы знали, что конвой должен пройти мимо позиций и других наших субмарин. В то

утро, когда ожидался поход конвоя, я был вахтенным офицером. Я долго и внимательно осматривал в перископ пустынное море и небо над нашими головами, когда вдруг горизонт безмолвно взорвался, и я увидел яркий столб пламени. Я успел крикнуть: "Капитана в пост!", когда до нас докатился звук взрыва. Мы предположили, что Макджох, позиция которого была к северу от нас, атаковал противника. Наша догадка переросла в уверенность, когда над горизонтом начали появляться мачты и корпуса кораблей. Мы увидели два эсминца и только одно торговое судно. Через час они подошли к нам. Капитан выстрелил четыре торпеды, после чего мы сразу нырнули поглубже, чтобы избежать атаки эсминцев. После долгого ожидания раздался взрыв, но это мог быть звук разрыва глубинной бомбы. Когда мы поднялись на перископную глубину, капитан увидел, что торговое судно, выпуская из трубы клубы черного дыма, быстро направляется к входу в порт, но его сопровождает только один эсминец. Конечно, мы были раздосадованы тем, что упустили главную цель, но довольствовались малым. Уцелевший эсминец еще долго ходил по заливу, высматривая нас. В ту же ночь мы доложили на базу, что упустили торговое судно, но потопили эсминец, и получили ответ: "Недурно. В следующий раз считайте, что целились в эсминец".

Только теперь мы получили возможность удовлетворить свое любопытство, получив известие о высадке союзников в Алжире, Оране и Касабланке. Началась операция "Факел". Задача подводного флота заключалась в нападении на итальянские военные корабли на пути с баз к местам высадки. Однако итальянский флот предпочел переждать критическое время на родных базах.

Вскоре мы увидели реакцию немцев на происшедшее. Голубое тропическое небо стало черным от летящих "Ю-52", перевозящих войска с Сицилии в Тунис. В первое время, заметив самолеты, мы послушно ныряли, как это предусмотрено инструкциями. Но эти самолеты не интересовались субмаринами, поэтому мы перестали утруждать себя и, оставаясь на перископной глубине, наблюдали за ходом перевозок. Иногда в небе появлялись шестимоторные воздушные гиганты с планерами на буксире. Они приземлялись и сразу взлетали опять, чтобы через два часа вернуться с очередной партией людей. Так продолжалось до конца нашего похода. При первой возможности капитан послал радиограмму на Мальту, в надежде на вмешательство наших самолетов.

Через несколько дней мы получили приказ возвращаться на базу. В первую же ночь на обратном пути мы едва не наткнулись на две патрулирующие на поверхности итальянские подводные

лодки. Нам пришлось затратить немало усилий, чтобы уклониться от этой нежелательной встречи. А через два часа, стоя на мостике, я был куда больше напуган появлением другого врага. Видимость всю ночь была плохой, но сейчас небо еще более почернело. В сгустившейся тьме я едва мог различить вспенивающий воду нос нашей лодки. Угроза, казалось, повисла в воздухе. По опустившемуся на нас иссиня-черному покрывалу изредка проскальзывали зловредные змеи молний и, завершив свой путь, тонули в море. Наблюдая за приближающимся штормом, я поневоле задумался: интересно, что произойдет с субмариной, если в нее ударит молния? Если она может убить, когда ты прячешься под развесистым дубом, почему ей не сделать то же самое, когда ты стоишь на стальной громадине и со всех сторон, тебя окружает вода? Когда очередная молния ушла в воду в пятидесяти ярдах от нас и я услышал (или думал, что услышал), как она зашипела перед тем, как погаснуть, на нас обрушились тяжелые камни града. В состоянии, близком к панике, я вызвал капитана и объяснил, что мы попали в самый центр грозы, видимость близка к нулевой, нужно переждать разгул стихии на глубине. Капитан согласился, и мы ушли на спасительную глубину. Даже когда лодка достигла 80 футов, акустики слышали, как тяжелые градины бьют по воде.

Мне потребовалось несколько недель, чтобы пережить случившееся. Неужели я такой трус, что решил спасаться на глубине от обычного шторма? Но мне никто не дал ответа на вопрос, что происходит с лодкой, если в нее попадает молния.

Вернувшись на Мальту, мы узнали, что следующие десять дней проведем на берегу, затем выйдем в короткий поход, после чего отправимся к "Мейдстоуну", который готовится перейти в только что взятый порт Алжир, на 500 миль ближе к району действия субмарин. Широко распространенная точка зрения, что плавбаза доставляет топливо, боеприпасы и продовольствие своим субмаринам в море, является заблуждением. Было бы неправильным подвергать опасностям плавучий город с ремонтными и складскими мощностями, а также очень квалифицированный технический персонал постоянным опасностям. Плавбаза должна иметь возможность быстро свернуть все работы и перейти туда, где в данный момент стратегическая необходимость в ней наибольшая, затратив на это несколько дней. Конечно, при этом она подвергается опасности вражеской атаки, но это неизбежный риск. Кстати, в июне того же года плавбаза "Медуэй" затонула после торпедной атаки на переходе из Александрии в Бейрут.

В начале декабря мы попрощались с Мальтой. А незадолго до

Рождества, возвращаясь туманной лунной ночью в Алжир, мы обнаружили, что следуем в двух милях от другой субмарины, которая тоже держит курс на запад. Рассмотрев нашего неожиданного попутчика в бинокль, мы поняли, что рядом итальянская подводная лодка. Неожиданно с нее просигналили нечто непонятное. Ламби решил ввести врага в заблуждение. Он вызвал на мостик сигнальщика и приказал просемафорить ответ: бессмысленный набор символов. Итальянец, вероятно, был изрядно озадачен, но побоялся показаться некомпетентным и снова начал передачу. Мы ответили только что выдуманным итальянским названием, и сигналы прекратились.

- Вызови его еще раз, - приказал Ламби.

- Что ему передать, сэр?

- Все, что придет в голову.

- Есть, сэр.

Прислушавшись к щелканью триггера, я понял, что он передает одно за другим отборные ругательства. Далеко не каждому в военное время удается высказать в лицо врагу все, что ты о нем думаешь. Этот матрос решил не упускать уникальную возможность. Ситуация стала напоминать специально разыгрываемую комедию. Все стоящие на мостике принимали отчаянные усилия, чтобы не расхохотаться. Итальянец снова принялся сигналить что-то непонятное, и мы заметили, что он меняет курс, намереваясь идти к нам.

- Все вниз! - скомандовал Ламби. - Будем атаковать!

Мы скатились вниз и через минуту опускались под воду. Капитан начал искать врага в перископ. Но при прохождении через многочисленные линзы перископа свет частично рассеивается и теряется, поэтому обнаружить силуэт вражеской лодки ему удалось лишь через несколько минут. Итальянская субмарина шла медленно; судя по всему, ее капитан недоумевал, куда мы пропали.

Но прежде, чем мы вышли на атакующую позицию, капитан потерял из виду противника и больше не сумел его обнаружить. Надо полагать, у нашей несостоявшейся жертвы пробудился инстинкт самосохранения и лодка спряталась на глубине. А жаль.

Глава 7.
Домой!

В бухту Алжира мы прибыли в рождественское утро 1942 года, облачившись в белую тропическую форму и горя желанием увидеть новую экзотическую страну. Щурясь от палящего солнца, мы разглядывали белые городские дома и виллы, разбросанные по склонам холмов. Вскоре мы увидели знакомый силуэт "Мейдстоуна", только что прибывшего из Гибралтара. Мы передали опознавательные сигналы и немедленно получили ответ: "Добро пожаловать в Алжир! С Рождеством! Все увольнительные на берег отменяются!" Мы были потрясены такой негостеприимной встречей, но причина этого вскоре выяснилась. За день до нашего прибытия был убит адмирал Дарлан, и никто не знал, как воспримут эту новость местные французы. К счастью, ничего особенного не случилось, и к вечеру нам было разрешено сходить на берег.

На берегу меня ожидала волнующая новость. Оказывается, меня отзывали в Англию для учебы на командирских курсах. Такой же приказ получил Тони Спендер, с которым мы когда-то вместе проходили первичную подготовку. Мы должны были отправиться домой на крейсере, отход которого ожидался через несколько дней. Произведя несложные подсчеты, мы поняли, что в Англии у нас будет не больше двух свободных дней до начала учебы. У Спендера появилась блестящая идея. В течение последних месяцев он был старшим помощником на субмарине "Р-219", выполнявшей некоторые особые поручения американцев. В октябре они доставили в Алжир генерала Марка Кларка, прибывшего на тайную встречу с представителями Жирода, а через несколько дней благополучно вернули обратно. Затем они приняли на борт самого генерала Жирода, бежавшего из Франции, и высадили на гидроплан, который позже доставил генерала в Гибралтар к Эйзенхауэру. Через своих новых американских друзей Спендер связался с пилотом "летающей крепости", которая вылетала в Англию через три дня, и договорился, что нас возьмут на борт пассажирами. Наши командиры были в ужасе. В те дни воздушный транспорт считался слишком опасным для перевозки пассажиров: за последнее время очень много высокопоставленных военных погибли именно во время воздушных перелетов. А разве не сказал недавно Черчилль, что один командир подводной лодки стоит миллиона фунтов стерлингов? Барни Фоукс, который был слишком занят, чтобы

спорить, заявил, что предпочитает ничего не знать о наших планах. Мы быстро собрали вещи, и я распрощался с "Сарацином", его капитаном и командой.

Через несколько месяцев "Сарацин" забросали глубинными бомбами в районе Сицилии. Лодка получила серьезные повреждения и была вынуждена всплыть. Экипаж покинул корабль и сдался. Ламби до последней минуты оставался в посту управления и сам затопил лодку. На мостик он успел выбраться в самый последний момент.

* * *

На следующий день Спендер и я явились на американский аэродром в районе Алжира. Недавно прошли дожди, и все поле, кроме взлетных полос, представляло собой сплошное болото. В нескольких местах это болото пересекали узкие автомобильные дорожки, по которым мы пробирались с немалым трудом, разыскивая американских друзей. Мы обнаружили их в самом дальнем углу поля, уныло сидящих возле шасси гигантского самолета. Оказывается, отказал один из двигателей левого борта, механик возился с ним уже два часа и был настроен весьма пессимистично. Да и прогноз погоды, полученный из Гибралтара, не внушал оптимизма. Ожидалась низкая облачность и плохая видимость. Но даже если двигатель отремонтируют, в чем у летчиков были большие сомнения, нам следовало ждать важного пассажира, время прибытия которого было неизвестно. Снова начался дождь, и остаток дня мы провели, бесцельно слоняясь по грязи. К вечеру погода не улучшилась, об ожидаемой VIP-персоне ничего не было слышно, двигатель не отремонтировали. Пришлось нам собирать пожитки, возвращаться в Алжир и заняться поисками ночлега. Мы решили не возвращаться на "Мейдстоун", где над нами все будут смеяться, да и начальство может передумать и не разрешит лететь. Мы договорились о ночлеге на одном из торговых судов и неплохо провели вечер в баре. Позже выяснилось, что инстинкт нас не подвел. На "Мейдстоун" поступило сообщение о том, что в Гибралтар мы не прибыли; оно вызвало настоящую панику. Никто не знал, что случилось: самолет разбился по дороге или не вылетел. К счастью, мы об этом не знали.

Мы рано позавтракали и долго ждали машину, которая должна была отвезти нас на аэродром. Небо было плотно затянуто облаками, до которых, казалось, можно дотянуться рукой. Когда часом позже мы добрались до аэропорта, то смирились с мыслью о неизбежном возвращении на "Мейдстоун". К нашему удивлению, когда мы подъехали к "летающей крепости", все ее двигатели ровно гудели. Более того, прогноз

погоды из Гибралтара оказался благоприятным, а VIP-пассажир позвонил и сообщил, что прибудет к самолету в течение часа. Через полчаса подъехала машина, из которой вышли капитан (я забыл его имя) и генерал Браунинг, который позже командовал военно-воздушными силами в Аргеме, а сейчас прибыл с тунисского фронта. Мы сели в самолет, пилот медленно вырулил в начало взлетной полосы, рев моторов стал сильнее, самолет набрал скорость и оторвался от земли.

Генерал и капитан расположились в хвосте самолета, а Спендер и я сидели в кабине пилотов, с которыми уже познакомились и нашли общий язык. Сначала мы летели вдоль африканского побережья, затем круто повернули на юг и оказались над голубыми водами Средиземноморья.

Через несколько часов штурман объявил, что мы близки к цели, и принялся высматривать наземные ориентиры.

- Приехали, - сказал он и указал на появившийся в туманной дымке скалистый полуостров.

Пилот начал снижаться. Спендер и я смотрели на открывшуюся перед нами картину во все глаза, затем в полном недоумении взглянули друг на друга. Скала, к которой мы летели, имела необычную форму, совсем не ту, к которой мы привыкли, и она выдавалась на юг, а не на север. Некоторое время беспокойство боролось с хорошим воспитанием, и мы молчали. Но вскоре мы заметили вдали еще одну горную вершину и узнали знакомые контуры. Ошибки не было. Уверившись в своей правоте, мы показали штурману настоящий Гибралтар. Он нимало не смутился.

- Думаю, вы правы, - сразу согласился он, - бери на 35 градусов правее, капитан.

Так мы спасли себя и генерала Браунинга от посадки в Сеуте и интернирования в испанском Марокко до конца войны.

Посадка в Гибралтаре на "летающей крепости" - занятие не для слабонервных. Посадочная полоса тянется с востока на запад через узкий перешеек, соединяющий Гибралтар и Ла-Линеа. Во время войны ее продлили с одной стороны, соорудив насыпь в море, чтобы здесь могли взлетать и садиться "крепости". Но все равно гигантские машины должны были коснуться земли в нескольких ярдах от начала посадочной полосы, чтобы не свалиться в море с другой стороны. Мы пролетели над аэродромом, чтобы определить направление ветра, затем сделали круг над городом и зашли на посадку. Тень "крепости" гигантской рыбой скользила по голубой воде, где мы так часто купались. Восточная оконечность посадочной полосы приближалась, по нашему мнению, слишком быстро, в какой-то момент нам

показалось, что мы сейчас погибнем. Но пилот оказался мастером своего дела, и через несколько минут мы уже подставляли свои улыбающиеся лица теплому солнышку.

Условившись вернуться в аэропорт на следующее утро в семь часов, мы отправились в штаб доложить о своем прибытии. Здесь на нас в полную силу обрушились волны начальственного гнева. Причем излил его на нас сам адмирал Каннингхем. Нам было запрещено лететь дальше и приказано дожидаться "Сциллу", которая прибудет в Гибралтар через два дня. Именно на этом корабле мы должны были плыть с самого начала. Так что "крепость" приземлилась на следующий день в Англии без нас.

Но мы все-таки опередили намеченный график, да еще получили неожиданную возможность развлечься по пути. "Сцилла" должна была выйти в Атлантику и направиться к устью реки Клайд вдоль северного побережья Ирландии на экономичной скорости. Но мы шли от Гибралтара только сутки, когда с "сандерленда" заметили немца, идущего в Бискайский залив. На "Сциллу" поступил приказ из адмиралтейства перехватить судно. Мы взяли курс на северо-восток и, несмотря на плохую погоду, значительно увеличили скорость. На второй день в сумерках мы обнаружили вражеское торговое судно. Часом позже оно сумело бы уйти, растворившись в ночи. Двух снарядов хватило для того, чтобы судно остановилось и спустило шлюпки. Было решено потопить его торпедами. Два подводника-пассажира удивились и позабавились, когда первая из выпущенных по неподвижной мишени торпед прошла мимо. Вторая попала в цель и проделала пробоину в центральной части корпуса, после чего вражеское судно затонуло.

Отклонившись от установленного маршрута, "Сцилла" прибыла в Гринок на двое суток раньше графика. Спендер и я успели на ночной поезд в Лондон, намереваясь как следует использовать четырехсуточный отпуск. Хмурым воскресным вечером в середине января я прибыл в Портсмут и паромом добрался до "Дельфина". Здесь я снова встретился со Спендером и другими старыми друзьями - Майком Уиллоби, Фредди Шервудом, Филом Меем и Джимми Лондерсом. Мы все должны были научиться командовать субмаринами, но Майк был направлен на эти курсы всего через восемнадцать месяцев после начала службы на подводных лодках. Уникальный случай.

Глава 8.
Командирские курсы

Курсы, на которых мы учились, когда-то назывались Перископной школой, а какой-то шутник переименовал их в Школу оболтусов[13]. Теперь она официально именовалась ККК - квалификационные курсы командиров, но все мы по традиции оставались "оболтусами".

Первые две недели из шестинедельных курсов мы жили на "Дельфине" в форте Блокхауз - своеобразном бастионе на входе в гавань Портсмута. Отсюда хорошо обозревались воды Спитхеда до самого острова Уайт. Его восточные стены омывались водами бухты, с севера он граничил с ангарами и слипами верфи Кэмпера и Николсона, на которой издавна строили яхты, а от Госпорта его отделяли не слишком чистые воды Хазлар-Крик, в котором находились субмарины, пришвартованные к бетонным пристаням у стен форта. По суше сюда можно было добраться по единственной дороге, идущей по узкому перешейку между морем и Хазлар-Крик, соединяющейся с главной дорогой на Госпорт у Хазларского госпиталя. Естественная географическая изоляция этого места в военное время была усилена постами на дороге.

Каждое утро после отличного завтрака мы, курсанты, шли к западным воротам форта, затем по дороге, подгоняемые свежим ветром с моря, поворачивали направо, проходили мимо гигантской емкости, где подводники-новички учились пользоваться аппаратами Дэвиса, и приходили в небольшое кирпичное здание, где нас учили, как вести атаку на вражеские корабли. "Учителем атаки" был тщательно разработанный и до мелочей продуманный тренажер, военная игра, позволявшая нам делать элементарные ошибки без непоправимых последствий.

Здание было двухэтажным. На верхнем этаже, куда можно было попасть по наружной лестнице, была комната для прокладки. В дальнем углу располагалась подвижная платформа с небольшим поворотным кругом в середине для вывода учебной мишени, перемещавшейся по рельсам. В противоположном конце помещения находился большой белый пластиковый стол для прокладки, разделенный на квадраты в масштабе 1000 ярдов (половина морской мили) в дюйме. Женщины из вспомогательного корпуса управляли механизмами, двигавшими цель. На стеллажах, установленных вдоль стен, красовались небольшие модели военных кораблей всех воюющих держав: линкоры, крейсеры, авианосцы, эсминцы, подводные лодки, а

также пассажирские и грузовые суда. На нижнем этаже здания был в точности воссоздан интерьер атакующей субмарины. Представьте себе на минуту, что вы - зрители в этой комнате, и подошла моя очередь вести атаку.

Круглое белое помещение, где я стою, - это пост управления субмарины, хотя в действительности он выглядит иначе. Перископ ведет вверх в комнату для прокладки. Его верхние линзы пока закрыты, поскольку идет подготовка к началу атаки. Невидимый с моего места коммандер Тедди Вудворд, наш инструктор, устанавливает новую модель корабля на подвижную платформу. В процессе атаки цель медленно движется по направлению к перископу, поворачиваясь на платформе с изменением курса субмарины. Ее движения коммандер Вудворд спланировал заранее, они автоматически повторяются на столе для прокладки. Мои тактические решения также будут отражены на столе для прокладки бойцами женского вспомогательного корпуса, которые выполняют команды, отдаваемые мною по переговорному устройству.

Вокруг меня находятся другие слушатели курсов. Они ждут своей очереди вести атаку и выполняют обязанности, которыми, когда я стану командиром субмарины, будут заниматься другие офицеры. Один из них стоит рядом со мной и считывает углы и пеленги, на которые я устанавливаю перископ, он же помогает мне идентифицировать цель, поскольку у него под рукой лежат многочисленные справочники. Другой работает на "фруктовой машинке", куда вводит информацию, которую я даю ему, о пеленгах, склонении, высоте мачт и курсовом угле. Умная машина перерабатывает полученные данные и выдает сведения о действительном пеленге, курсе и расстоянии в ярдах. Эта информация будет передана штурману, который отмечает на карте ход атаки и рассчитывает скорость мишени.

Неожиданно в переговорном устройстве раздается голос, предлагающий мне начать действовать:

- Пост управления, пост управления. Вы - субмарина класса Т на патрулировании в Северном море. Курс 145. Вы готовы? Атакуйте!

- Атакую! - повторяю я для начала отсчета времени и командую: - Поднять перископ.

Теперь верхние линзы перископа открыты, что должно означать поднятие перископа. Я смотрю в окуляры и тут же узнаю знакомый силуэт пресловутого "Шарнхорста", следующего курсом прямо на меня; хотя, может быть, это торговое судно или даже субмарина, следующая под таким углом, что ее сразу невозможно опознать. Но я должен действовать. Как мне выходить на

атакующую позицию?

Следующие несколько недель наши головы были заняты исключительно поисками ответов на этот вопрос. Мы проводили на тренажере много часов каждый день, руководя атакой или составляя часть атакующей команды. Мы начинали с простых атак, в которых цель шла от начала до конца постоянным курсом, после чего перешли к более сложным случаям с целями, идущими зигзагом. Иногда, если на заключительных этапах тяжелой атаки ты слишком долго не поднимал перископ, над головой можно было услышать тяжелые удары и громкий треск. Это в комнате наверху бросали тяжелые предметы на металлическое покрытие, что означало: цель протаранила тебя. После завершения каждой атаки мы шли наверх, чтобы посмотреть, потоплена ли цель, и выслушать Тедди Вудворда, производившего "разбор учений". Бывали плохие дни, когда неудачные атаки шли одна за другой. При этом и без того плохое настроение ухудшалось от мысли, что мы пока действуем в идеальных условиях: видимость превосходная, волны не заливают линзы перископа, шторм не укрывает цель завесой дождя и брызг, отсутствуют навигационные опасности, без которых не обходится при действии на небольшой глубине. Если ты проявляешь полную беспомощность в идеальных условиях, когда от твоих решений не зависит жизнь людей, а твои действия носят теоретический характер, что будет в реальной жизни? Сколько раз за время учебы я думал, что зря теряю время, и Тедди Вудворд уже убедился, что я не сумею закончить курсы, только пока скрывает это от меня!

В последний день занятий на тренажере мы получили возможность немного развлечься. В верхней комнате творилось что-то невообразимое. Цели двигались задом наперед, переворачивались, резко останавливались, а то и вовсе исчезали. Одну из атак провел сам Тедди Вудворд, причем его цель вспыхнула раньше, чем он успел произвести выстрел. А напоследок мы поменялись местами с девушками из вспомогательного корпуса: они управляли лодкой, а мы манипулировали целями. Должен признаться, что достигнутые ими результаты произвели на нас сильное впечатление.

После этого мы упаковали вещи и в сопровождении Тедди Вудворда отправились на север - в Ротси, город, расположенный в эстуарии реки Клайд. Там планировалась морская часть нашей подготовки.

* * *

Нас разместили на берегу в отеле "Гленбурн", но уже к завтраку мы были обязаны прибыть на "Циклоп". Каждое утро мы

вставали, одевались затемно и отправлялись на плавбазу. Безрадостный февральский рассвет наступал, когда мы, завершив трапезу, перебирались по сходням на борт субмарины, где проходила завершающая часть нашего обучения. Это был наш старый знакомый "Морской лев". После того как я сошел на берег в Блайте, лодка совершила еще два похода в Бискайский залив под командованием Дугласа Ламберта. Она поработала на славу, и было грустно видеть сильную боевую лошадь, определенную на мирную работу. Сейчас ею командовал лейтенант Вершойл-Кемпбелл.

Каждый день мы по очереди выполняли функции капитана, чтобы получить навыки вывода субмарины в море, погружения и всплытия в заданном районе, возвращения на базу. Опишу один день. Первым капитаном дня был Фил Мей самый старший из "оболтусов". Пока он отдавал приказы, маневрировал, переходил с электродвигателей на дизели, ложился на постоянный курс и скорость для выхода в заданный район (все это он проделывал под бдительным надзором настоящего капитана "Морского льва" и Тедди Вудворда), мы стояли на мостике и развлекались разговорами. Через непродолжительное время пронизывающий холод загнал нас в уютное тепло кают-компании, где мы с удобствами разместились за столом. Под тусклым светом раскачивающейся лампы мы начинали партию в покер. Мало-помалу громогласные дизели доставляли нас в установленный для тренировок район между островами Бьют и Арран. Примерно через час после выхода из гавани раздалась команда: "Готовность к погружению пять минут". Звякал телеграф, передавая в машинное отделение приказ снизить ход, и грохот шестнадцать цилиндров постепенно стихал, переходя в едва слышный шепот. Потом следовала очередная команда, и экипаж занимал свои места, телеграф снова звенел, что на этот раз означало приказ остановить дизели, и наступала тишина. Нам, лениво развалившимся в кают-компании, казалась весьма забавной роль пассажиров. Мы слышали, как идет подготовка к погружению, и знали, что в жизни все обстоит несколько иначе. Мы все недавно вернулись из боевых походов, где погружение обычно выполняется без сигнала ревуна. Когда резкий гудок разнес по субмарине приказ о погружении, мы прекратили игру и стали наблюдать за движением стрелки глубиномера. Когда она доползла до отметки 30 футов и застыла, мы продолжили игру. Здесь уже не чувствовалось волнение, поэтому лампа уже не болталась над головой, а висела неподвижно. Единственными звуками, нарушавшими тишину, были тихие слова старпома, проверявшего дифферент, и едва слышное чавканье насоса,

откачивающего воду из одного из дифферентных танков. Потом послышался голос штурмана, называющего пеленги береговых ориентиров, необходимые для точного определения местоположения корабля, зазвенел телеграф, передавший приказ в машинное отделение: старпом удовлетворился дифферентом и приказал снизить скорость до минимальной. Теперь винты вращались еле-еле, поддерживая такую скорость, чтобы лодка слушалась руля. А наша игра была в самом разгаре. Все было очень мирно и спокойно. Мы ждали, когда появится учебная мишень.

Очень скоро прозвучал приказ приготовиться к первой атаке. Мы отправились в ярко освещенный пост управления. Цель только что миновала маяк Кумбрей и направлялась к нам. Фил Мей стоял у перископа, наблюдая, как учебная цель поднимает сигнальные флаги, оповещающие об атаке. Мы приготовились выполнять обязанности офицеров субмарины, к которым уже привыкли за время обучения. "Фруктовая машинка", расположенная у носовой переборки, была готова к работе, все мы знали, как с ней обращаться, навигационные вопросы также не были новыми; оставалось только (весьма болезненно) почувствовать, о какие трубы и клапаны мы будем биться головами, суетясь вокруг стола для прокладки. Только человек у перископа, ожидающий начала своей первой атаки, чувствовал элемент новизны в происходящем.

Через час первая атака завершилась, и подошла моя очередь занять место у перископа. Остальные вернулись в кают-компанию, чтобы продолжить игру, а меня оставили наблюдать, как учебное судно доберется до границы зоны учений. Там оно развернется для следующей атаки. Почти автоматически, подойдя к перископу, я произвел круговой осмотр, чтобы убедиться, не подошли ли мы слишком близко к скалистому берегу или не приближается ли к нам случайно оказавшееся здесь судно. Я быстро осмотрел зеленые берега Бьюта, отметив, что скалистые образования находятся на безопасном расстоянии от нас, скользнул взглядом по входам в Лох-Фаин и Килбреннан-Саунд, оглядел крутые берега Аррана, поднимающиеся почти на 3000 футов к вершине Гоут-Фелл. Единственным кораблем, кроме нашей учебной цели, находившимся в пределах видимости, было небольшое торговое судно, шествовавшее по главному каналу Ферт-оф-Клайд. Оно находилось примерно в пяти милях от нас. Замкнув круг, я снова вернулся к нашей цели, которая пока двигалась от нас. Теперь на фоне берега ее можно было различить с трудом. Мое сердце колотилось так сильно, словно норовило пробить грудную клетку и выскочить из груди. Игра закончилась.

Я находился уже не на тренажере, а в реальной субмарине, в которой в данный момент находилось около пятидесяти человек, а над нашими головами плескалась настоящая морская вода. В предстоящей атаке целью была не деревянная модель размером в несколько дюймов, а солидное судно - крупная моторная яхта "Белый медведь" с очень красивыми обводами, в военное время используемая как учебная мишень для субмарин, а также как корабль сопровождения. В какой-то момент меня охватила настоящая паника. Я оказался перед необходимостью немедленно трансформировать теоретические знания в практику. В "учителе атаки" мы имели возможность полностью сконцентрироваться на вопросах тактики. Сегодня Тедди Вудворд будет оценивать, как мы применяем тактические приемы на практике, как пользуемся перископом, как быстро принимаем решения и как точно воплощаем их в приказы. Он увидит, насколько квалифицированно мы пользуемся инструментами и приборами, сделает вывод, не потеряем ли голову, если ситуация выйдет из-под контроля. Он узнает, не попадет ли субмарина в опасную ситуацию из-за нашей неспособности оценить факторы времени и расстояния. Ожидая поворота "Белого медведя", я не чувствовал уверенности в своих силах.

Неожиданно я заметил, что расстояние между мачтами яхты увеличивается, и через несколько секунд увидел ее во всю длину. Она разворачивалась. Самым спокойным голосом, на который я был способен, я приказал готовиться к атаке. Когда Тедди Вудворд вошел в пост управления, а за ним и остальные "оболтусы", я произвел еще один круговой осмотр. Я хотел окончательно убедиться, что у меня достаточно пространства для маневра. Снова наведя перископ на цель, я увидел, что теперь она идет прямо на нас. На нок-рее развевались флаги, свидетельствующие о враждебных намерениях цели. Я объявил, что мы начинаем атаку, искренне надеясь, что мой голос не дрожит. А затем...

- По местам стоять - к атаке! Пеленг... Направление... Нахожусь от цели 3 градуса слева по борту... Убрать перископ! Правый 30, 60 футов. Группировка![14] Полный вперед!"

Пока звучали приказы, Тедди Вудворд мельком взглянул в другой перископ и убедился, что я контролирую ситуацию. Затем перископ опустился в свою шахту, рулевой повернул штурвал и доложил:

- 30 градусов право на борт, сэр.

Лязгнул телеграф, передавая сообщения в машинное отделение, операторы погружения установили горизонтальные рули так, чтобы лодка плавно опустилась на требуемую глубину.

Когда стрелка глубиномера подползла к отметке 50 футов, они начали корректировать угол погружения, и на глубине 60 футов погружение прекратилось. Субмарина мерно дрожала, когда винты проталкивали ее массивный корпус через толщу воды со скоростью 9 узлов. Моя атака началась.

Я подошел к "фруктовой машинке", заметил нужные мне данные, изменил курс для выхода на атакующую позицию и приказал рулевому придерживаться этого курса. И тут, к своему немалому удивлению, обнаружил, что совершенно не волнуюсь. Мне показалось, что в жизни все даже проще, чем на тренажере. Я находился в привычной обстановке поста управления, где все вокруг было знакомо. На тренажере пост управления имел круглую форму, и все время приходилось помнить, в каком направлении мы движемся. Теперь я обнаружил, что нет необходимости заниматься умственной акробатикой и постоянно представлять положение цели относительно лодки. Открытие показалось весьма обнадеживающим.

Через две минуты я приказал снизить скорость и подняться на перископную глубину. Акустик доложил, что слышит отдаленный шум винтов на пеленге цели. Лодка поднималась на глубину 32 фута. На 35 футах я приказал:

- Поднять перископ!

Когда верхние линзы проникли через толщу воды и высунулись на поверхность, я уже смотрел в окуляры нашего маленького перископа. Следовало быстро убедиться, что вокруг все в порядке, и снова убрать перископ. Затем я устремился к большому мощному перископу, чтобы навести его на цель, взять пеленг, дистанцию, курсовой угол. После этого я углубился в расчет атаки, периодически задавая короткие вопросы офицерам и отдавая четкие и ясные приказы... Во всяком случае, я надеялся, что они звучали именно так. Последним прозвучал приказ:

- Первая пошла, вторая...

Чтобы сэкономить время между атаками, мы не всплывали на поверхность, только поднимались так, чтобы верхняя часть боевой рубки показывалась над водой, чтобы обозначить выход воображаемых торпед. С помощью сигнальной лампы Алдиса с "Белого медведя" нам сообщали курс и скорость; наши сигнальщики считывали его, глядя в перископ. А я сдал вахту Фредди Шервуду, предварительно обратив его внимание на маленькое суденышко, которое вошло в район учений во время моей атаки. После этого я со спокойной душой удалился в кают-компанию. Судя по белой скатерти на столе и расставленным приборам, после атаки Фредди намечался ленч. А пока Тедди Вудворд занимался проверкой результатов моей атаки.

Прошло несколько дней, атаки стали более сложными. Цель стала двигаться переменным курсом, постепенно перешедшим в сложный зигзаг. Затем к нам присоединились два дряхлых эсминца, которые должны были сыграть роль противолодочного экрана. Нам следовало найти способ обмануть ближайший к нам эсминец или поднырнуть под него. Эта часть учебного процесса была беспокойной для Тедди Вудворда и Вершойл-Кемпбелла. Было сложно противостоять искушению оставаться на перископной глубине до последнего момента в надежде обойти экран и побыстрее атаковать. Но боже сохрани, если Тедди Вудворд даст сигнал срочного погружения раньше вас. Рисковать можно при реальной опасности, но не в процессе обучения. В действительности, уйдя на глубину, чтобы избежать тарана кораблями эскорта, вам потом придется тщательно рассчитать момент для всплытия. Слишком рано - и вы попадете под удар эсминца или вас вытянет на поверхность его попутная струя. Слишком поздно - и вы упустите свой шанс атаковать цель. Иными словами, игра была настолько опасной, что во время тренировочных атак было введено незыблемое правило: если субмарина ушла на глубину, она должна там оставаться, пока с гарантией не пройдут все надводные корабли.

В таких упражнениях мы провели еще три недели. Иногда мы оставались в районе учений до темноты и практиковались в ночных атаках, оставаясь на поверхности, что также было весьма нелегко. Ситуация осложнялась тем, что определенный для наших учений район Инчмарнок-Уотерс не имел берегов, то есть "Белый медведь", которого легко обнаружить на фоне земли, оставался для нас незаметным, пока не оказывался рядом. А тем более в условиях плохой видимости, характерной для зимней ночи на севере. Но обычно в сумерках мы возвращались на "Циклоп".

Тедди Вудворд приступил к работе инструктора совсем недавно: наша группа была у него первой. Он стремился вложить в наши головы максимум знаний и считал, что нам не обойтись без получения навыков атаки на современные быстроходные военные корабли. Поэтому он добился продления срока обучения на неделю, и мы отправились на север в Скапа-Флоу, основную базу флота метрополии. В ожидании самолета мы провели ночь в Эдинбурге. Мои воспоминания о том вечере обрывочны. Помню, как мы переполошились, но так и не поняли, откуда в нашем багаже появился живой гусь. Потом были еще какие-то приключения в гостинице, закончившиеся тем, что ночь мы провели все вместе в спальне Фила Мея. Похмелье на следующее утро оказалось воистину ужасным; так плохо я себя не чувствовал

никогда в жизни. Днем состояние ухудшилось, чему способствовал неприятный инцидент во время взлета. Мы благополучно загрузились в двухмоторный "фламинго", пилот вырулил в начало взлетной полосы, начал разгон, открыл дроссельную заслонку, но за несколько секунд до взлета левый мотор заглох. Самолет отчаянно завертелся на месте, а потом резко остановился. Мы сидели, лишившись дара речи. А пилот оглянулся, жизнерадостно улыбнулся и сообщил, что он попробует еще раз. Он запустил оба двигателя, и все повторилось. Мы сочли, что это перебор, и поспешно покинули не желавший взлетать самолет. А Тедди Вудворд отправился договариваться, чтобы нас отправили как-нибудь иначе.

В Скапа-Флоу в наше распоряжение на неделю была предоставлена субмарина "Нарушитель" вместе с ее улыбчивым и дружелюбным командиром Фейвеллом. Четыре дня мы атаковали быстроходные эсминцы на выделенном для тренировок участке акватории Скапа-Флоу. С самого начала стало ясно, что мы получим бесценный опыт. После неторопливых атак на "Белого медведя" скорость, с которой все происходило здесь, казалась нереальной. Но со временем мы к ней приспособились и в последний день даже вышли в открытое море в районе Оркнейских островов. Нам предстояла атака на главные силы флота метрополии, защищенные экраном эсминцев. Это было потрясающе! Помню, как я в начале атаки смотрел в перископ и видел увеличенный в четыре раза линкор "Король Георг V", который, находясь примерно в трех милях, двигался прямо на нас. Его массивная громада тяжело и неотвратимо надвигалась на нас, а море вокруг бурлило и кипело. Это зрелище я никогда не забуду.

А на следующий день мы улетели обратно на юг. Обучение закончилось. Один из слушателей не выдержал экзамен, но остальные отбыли в отпуска ожидать назначения. Проведя неделю в ленивом безделье, я получил приказ о назначении на "Р-555". Я должен был прибыть на "Циклоп" 23 марта.

Глава 9.
Моя первая команда

Первым, кого я увидел в кают-компании "Циклопа", был коммандер Джекки Слотер. После громогласного приветствия он предложил мне выпить, а потом в своей обычной манере, добродушно, шумно и весело, изложил мою программу на следующие несколько недель. "Р-555" находилась в Кэмпбелтауне, и я должен был принять командование у Джереми Нэша. Обычно на передачу дел дается два-три дня. Мне на это отвели неделю, поскольку я был бывшим резервистом, а "Р-555" - старой американской посудиной, весьма отличавшейся от лодок, на которых мне доводилось бывать. Так совпало, что командир флотилии капитан Эдварде намеревался на следующее утро нанести прощальный визит в Кэмпбелтаун, и мне было приказано прибыть на старый голландский эсминец "Z-5" в 9.30, чтобы отправиться вместе с ним.

Утром, когда мы вышли в море, дул свежий юго-западный ветер. Даже в защищенной со всех сторон бухте имеющий маленькую осадку эсминец качало весьма ощутимо. Когда мы миновали Пладду и взяли курс на Кэмпбелтаун,. эсминец начало швырять с утроенной силой. Я почувствовал приближение приступа морской болезни. Не желая, чтобы капитан Эдварде заметил мою слабость, я выбрал самый укромный уголок на палубе и простоял там все время до входа в гавань Кэмпбелтауна. Там, слава богу, было спокойно. На причале нас встретил коммандер Корфилд-Дженкс, здешний командир подводников, явившийся приветствовать своего командира, чтобы в последний раз показать ему местные военно-морские объекты. Я браво доложил о своем прибытии и узнал, что, как я и ожидал, лодка находится в море на очередной тренировке и вернется только к вечеру. Тогда я с большим удовольствием отправился в долгую уединенную прогулку по берегу. Незадолго до шести часов я вернулся на причал. Первыми с учений возвращались надводные корабли. Это были траулеры, а также паровые и моторные яхты, переоборудованные во время войны и ставшие военными кораблями. На них были установлены гидролокаторы, и офицеры и нижние чины выходили в море, чтобы получить опыт обнаружения вражеских подводных лодок. Я посмотрел, как они швартуются у причалов, а потом снова обратил все внимание на вход в гавань, ожидая, что появятся субмарины.

"Р-555" пришла первой. Описав широкую дугу, лодка

приближалась к причалу и выглядела очень внушительно. Я сразу заметил, что она значительно больше и быстроходнее, чем все старые лодки класса Н, из которых состояла 7-я флотилия. Матросы уже стояли на палубе, готовясь выполнить привычные обязанности по швартовке. На мостике я разглядел высокую, подтянутую фигуру Джереми Нэша. Командир старался подойти в месту швартовки красиво. Он заблаговременно остановил дизели, и лодка по инерции скользила по воде до тех пор, пока не оказалась напротив причала. Здесь он использовал электродвигатели, и лодка замерла в нескольких футах от причала и строго параллельно ему. На причал полетели швартовные концы, и через несколько минут лодка стояла у причала.

Джереми отдал приказ:

- Стоп, машина! - после чего с улыбкой посмотрел на меня: - Привет, Тедди. Не ждал тебя до завтра. Поднимайся на борт!

Я прошел по узким сходням и шагнул на палубу, ожидавший здесь юный младший лейтенант впервые отдал мне честь, как командиру субмарины. Я так расчувствовался, что не сразу вспомнил, что должен ответить на приветствие.

Носовой люк был открыт. Чувствуя на себе любопытные взгляды находившихся на палубе моряков, я спустился вниз и обнаружил, что попал в отсек резервных торпед. У подножия трапа меня ждал улыбающийся, рыжеволосый Джереми Нэш. После теплого приветствия он повел меня в расположенную в корме кают-компанию, чтобы представить своему, точнее, уже моему старшему помощнику Фитцжеральду. Это был высокий светловолосый юноша, обладавший приятным, по-мальчишески улыбчивым лицом.

- Как поживаете, сэр? - спросил он, и я внезапно почувствовал себя самозванцем.

Меня еще никогда не называл "сэр" ни один офицер. Здесь же я был командиром, и мне подчинялся этот лейтенант, кадровый моряк, который уже в силу этого обстоятельства имел все основания командовать мной, даже если я служил на подводном флоте несколько дольше, чем он.

Джереми извлек из шкафа бутылку джина. Фитцжеральд, извинившись, отправился в корму, чтобы проследить за пуском главных двигателей для зарядки батарей. Тем временем в кают-компании начали появляться новые лица.

- Входи, штурман, и познакомься со своим новым капитаном!

Я пожал руку Тейту, застенчивому темноволосому младшему лейтенанту, обладавшему мягким выговором, свойственным уроженцам Новой Зеландии. Пока Джереми наполнял стаканы,

послышалось гудение, и лодка начала слегка вибрировать: заработали дизели, началась зарядка батарей. Вскоре в кают-компанию вернулся Фитцжеральд вместе с Эллисом - тем самым младшим лейтенантом, который первым приветствовал меня на палубе. Нас представили друг другу, и мы беседовали до тех пор, пока не появился стюард, чтобы накрыть стол к ужину.

* * *

Мы сразу решили, что неделя для передачи дел не нужна, а то, что я являюсь бывшим резервистом, здесь роли не играет. Было решено завершить все работы за четыре дня. Первые два дня Джереми будет сохранять статус командира, а следующие два дня он будет находиться рядом, дабы убедиться, что я владею ситуацией. В процессе выполнения обычных дневных тренировочных упражнений мы вместе облазили все уголки лодки, и я получил возможность в деталях ознакомиться со всеми особенностями ее конструкции и оборудования. В конце четвертого дня мы отправили сообщения, что я принял командование, после чего Джереми собрал вещи и отбыл на "Циклоп".

* * *

На пятый день утром, было без пяти минут восемь, я поднялся на мостик капитаном собственного корабля. Непередаваемое ощущение! Утро было очень холодным, еще не совсем рассвело.

- Доброе утро, сэр, - приветствовал меня Фитцжеральд.

- Доброе утро, номер один, - ответил я, стараясь не выдать охватившие меня чувства. Чтобы скрыть выражение своего лица, я задрал голову и посмотрел на небо. Оно оказалось серым и весьма мрачным.

- Все на борту, сэр, - как положено, доложил Фитцжеральд, - носовой люк и люк машинного отделения задраены, главные двигатели готовы к запуску, горизонтальные рули проверены, рулевое устройство проверено, телеграфы проверены.

Я подошел к ограждению мостика, поднялся на ступеньку и облокотился о поручни: мне показалось, что иначе помощник непременно заметит, как у меня дрожат руки. Из переговорного устройства донесся набор звуков, который Фитцжеральд немедленно перевел как сообщение о полной готовности.

- Прекрасно, - сказал я, - тогда командуйте отдать концы.

- Отдать носовой конец! - приказал Фитцжеральд и вслед за этим: Отдать кормовой конец!

Когда швартовные концы с лязгом втянули на корабль, я оглянулся, проверяя, что мне ничто не помешает отойти от причала. Одна из субмарин класса Н как раз выполняла разворот,

через несколько минут путь будет свободен. Стоящая впереди меня лодка тоже отходила от причала. Нужно уходить, иначе мне придется ждать, пока она пройдет. Я начал отдавать приказы, обычные при отходе корабля от причала, изо всех сил стараясь, чтобы голос звучал спокойно. Нижний чин, стоящий у телеграфа, повернул рукоятку, где-то внизу негромко откликнулся колокольчик, и в тот же момент Фитцжеральд слегка обеспокоенным голосом проговорил:

- Подчиняться телеграфу, сэр?

Это означало, что я забыл передать важный приказ в машинное отделение.

- Да, конечно, подчиняться телеграфу, - поспешно сказал я, страшно разозлившись на свою забывчивость и моментально почувствовав себя некомпетентным. Чтобы загладить неловкость, я тут же отдал следующий приказ: - Рулевой, 30 градусов право на борт.

Небольшая вибрация возвестила о том, что заработал левый гребной винт. Оглянувшись, я мог видеть создаваемую им волну. Мы двинулись к выходу из бухты.

В этом конце бухты волны весело бежали к противоположному берегу. Чтобы выполнить поворот, следовало развернуть корму как можно ближе к мелководью, после чего повернуть почти на месте. (Следует отметить, что на дизелях нельзя отработать назад, поэтому все сложные движения в условиях ограниченных акваторий выполняют на более маневренных электродвигателях. Если вы не имеете опыта управления кораблем и поэтому используете больше мощности батарей, чем необходимо, вы станете не слишком популярной личностью в машинном отделении. Ведь все, что потеряно днем, придется компенсировать за счет более длительной зарядки ночью.) Я страшно переволновался, но сложный маневр был выполнен, и мы легли на курс к первому бакену и началу подходного канала. Примерно в кабельтове перед нами поворачивала влево "Н-33", беря курс на линию буев, отмечавших выход в открытое море. За нами маневрировали еще две лодки. Я не менял курс, пока мы не оказались на правой стороне канала, потому что не забыл, как двумя годами ранее нас здесь выбросило на мель на "Н-28". День, который мы провели на виду у берега, был одним из самых неприятных в моей жизни.

Швартовные концы уже были убраны на свои места. Матросы по одному забирались с палубы на мостик и спускались в боевую рубку. Эллис, руководивший носовой швартовной партией, поднялся последним и доложил, что все закреплено и готово к погружению. Оставалось надеяться, что он не ошибается, потому

что канат, тянущийся за лодкой в море, во время погружения может наделать много бед, к примеру намотавшись на винт или горизонтальный руль.

На траверзе маяка Даваар мы легли на курс к району учений.

- Штурман, курс? - спросил я, когда мы миновали Килбреннан-Саунд.

- Курс 78 градусов, сэр. - У Тейта ответ был готов.

- Хорошо, рулевой, курс 78 градусов.

Когда лодка легла на курс 78 градусов, я снова наклонился к переговорному устройству:

- Пост управления, приготовиться к переходу на нижнее рулевое управление.

- Все готово, сэр.

- Перейти на нижнее рулевое управление, курс 78 градусов.

Получивший передышку рулевой на мостике отправился вниз. А я сказал Тейту, что тоже собираюсь пойти вниз и позавтракать. Он остался на мостике, получив распоряжение позвать меня, когда до района учений останется одна миля. Я еще раз посмотрел по сторонам. День был таким же унылым, как утро. Далеко впереди над беспокойным морем неясно вырисовывались холмы Аррана. Вслед за нами виднелись другие субмарины, направлявшиеся в разные районы учений. Удостоверившись, что все вокруг спокойно, я спустился вниз и присоединился к остальным офицерам, отдававшим должное яичнице с беконом. Пока все идет нормально.

Когда в кают-компанию явился матрос и доложил, что до места назначения осталась одна миля, я вернулся на мостик и приказал снизить скорость и выбросить буи. Мы буксировали за собой на конце длинного линя три маленьких сигнальных буя оранжевого цвета, чтобы инструкторы, обучающие операторов гидролокаторов, могли зрительно фиксировать наше местоположение. Второй рулевой выбросил буи в подветренную сторону и вытравил линь, чтобы они переместились за корму. При этом он внимательно следил за натяжением линя, чтобы образовавшаяся петля не опутала гребной винт или кормовые горизонтальные рули. В условиях волнения, пусть даже умеренного, эта работа требовала изрядного опыта. Теперь нас догонял адмиралтейский траулер. Это был корабль, для которого мы должны были поработать заводной мышкой: на нем проходили обучение операторы гидролокаторов. Он просигналил нам инструкции: время погружения и требуемый курс. Мы заняли свои места и перешли с дизелей на электродвигатели. Я дал команду сигнальщику просемафорить "Готов!", и через несколько секунд на мачте траулера подняли большой черный флаг. Это

был сигнал для нас погружаться.

- Все вниз! - сказал я.

Мое сердце колотилось так, что я опасался, как бы его стук не услышали окружающие, но я очень старался казаться спокойным. Тейт и сигнальщик ушли вниз. Я наклонился к переговорному устройству и сказал:

- Черный флаг поднят. Время пошло.

Затем я тоже спустился в люк, нажал кнопку ревуна, закрыл и задраил люк и спустился с нижней ступеньки трапа в пост управления, когда стрелка глубиномера подползла к отметке 10 футов.

- Закройте нижнюю крышку. 80 футов. Поднять перископ!

Первым делом я убедился, что буи плывут за кормой и их хорошо видно. Они весело подпрыгивали на волнах. Когда мы миновали отметку 32 фута, перископ ушел под воду, и я больше не видел ничего, кроме зеленой воды.

- Убрать перископ.

Мы медленно погружались в глубину. 40 футов, 50, 70... На отметке 80 футов лодка выровнялась. Все шло нормально.

Так для меня снова началась работа, которая стала привычной, когда двумя годами ранее я был младшим офицером в этой учебной флотилии: каждое утро - выход из гавани, переход в район учений, погружение на 80 футов, всплытие после двух нудных часов под водой, снова погружение, всплытие... И так шесть дней из семи. Иногда монотонная рутина прерывалась случайностями, которые вызывали общий хохот или добавляли нам седых волос.

Как-то раз во время погружения боевую рубку начало затапливать, потому что была оставлена открытой заслонка переговорного устройства - голосовой трубы. Во всех британских субмаринах голосовая труба ведет с мостика непосредственно в пост управления, и, если не закрыть заслонку на мостике, ничего существенного не произойдет, так как заслонка в посту управления при погружении всегда закрыта. Одной из многочисленных особенностей "Р-555" было наличие ответвления голосовой трубы, ведущего в рубку. Я забыл закрыть заслонку на мостике, а сигнальщик - ту, что в рубке. Итог - затопление. Это само по себе было довольно неприятно, а тут еще неожиданно полетело крепление якоря, и якорная цепь вытянулась во всю длину. С такой нештатной ситуацией я раньше не сталкивался. Это происшествие показалось мне очень забавным: субмарина плывет под водой, в боевой рубке плещется море, буйки тянутся за кормой, приплясывая на волнах, а якорь болтается где-то внизу, свисая на длинной цепи, как часовой маятник. Понимаю,

что вел себя глупо, но не смог сдержаться и расхохотался, а когда отсмеялся, приказал Фитцжеральду всплывать.

В другой раз мы всплывали с большой скоростью для учебных стрельб, и механик, управляющий клапанами, регулирующими продувку танков, сообщил, что не может продуть главный балластный танк номер 3, потому что клапан сломался. Мы оказались в положении, когда носовая часть корабля обладала достаточной плавучестью, а кормовая - никакой. Орудийный расчет уже распахнул крышки люков, готовясь выскочить на палубу, а корма все еще оставалась под водой. Вода плескалась возле комингса верхнего люка, готовая хлынуть в рубку, а я не решался снизить скорость, чтобы корма не опустилась еще глубже. Мы справились с ситуацией довольно скоро, но поволновались изрядно.

Был случай, когда по неизвестной мне причине крышки носовых торпедных труб остались открытыми (в этой флотилии мы выходили в море без торпед). В результате в процессе погружения обнаружился сильный дифферент на нос, из-за которого мы падали до 150 футов, прежде чем овладели ситуацией.

Должен признаться, что как-то раз, возвращаясь в гавань после учений, я по ошибке проскочил причал и врезался в ряд смэков[15], аккуратно поставленных борт к борту перед нами. Шума получилось неприлично много, и я решил, что моя карьера командира субмарины подошла к позорному концу. Когда мы выбрались из хитросплетения тросов и канатов и пришвартовали субмарину к причалу, я решил пойти к рыбакам и извиниться перед шкиперами за беспорядок. Они сидели за бутылкой джина и не знали, что произошло неординарное событие. Облегченно вздохнув, я стал придумывать, как обойти этот прискорбный эпизод в докладе своему командованию. Очень скоро все о нем забыли.

Моя жизнь стала значительно приятнее, когда в апреле в Кэмпбелтаун прибыл Тони Спендер на лодке класса H, а затем Фредди Шервуд, командовавший полученной по ленд-лизу такой же, как моя, американской субмариной. Его "P-556" прославилась непрекращающимися поломками машин и оборудования и даже получила прозвище "Неподдающаяся".

Мой экипаж постоянно менялся, что было обычным для этой флотилии. Еще до конца апреля нас покинули Фитцжеральд и Тейт. Как было заранее оговорено, они присоединились к Джереми Нэшу, получившему под командование новую субмарину класса U. Мне очень не хотелось с ними расставаться, но им на смену пришли великолепные офицеры: Джефф Стюарт

на должность старшего помощника и Брайан Миллз на должность штурмана. Мы настолько хорошо сработались, что я решил обратиться к командованию с просьбой направить их ко мне, если мне когда-нибудь дадут боевую субмарину.

К концу мая мне отчаянно надоела наша учебная деятельность, и, когда в начале июня нас послали на север в Тобермори, чтобы поработать "заводной мышкой" там, дикая красота Малла и бесподобная природа Гебридских островов не улучшили моего дурного настроения.

Но здесь все-таки было интереснее. Надводными кораблями теперь были новые фрегаты и корветы, проходящие последние испытания перед выходом в море в качестве кораблей эскорта для атлантических конвоев; на них были установлены более совершенные гидролокаторы, поэтому мы погружались без сигнальных буев и сами выбирали курс. Это дало мне уникальный шанс научиться ускользать от надводных охотников, чем я занялся с большим усердием. Я испытывал все уловки, которые только мог придумать: обычный зигзаг, резкое изменение курса, кратковременно резкое увеличение скорости, причем позже я всегда старался узнать, какой из моих маневров поставил "морских охотников" в затруднительное положение. Успех был очевиден, если мы не слышали надводный корабль на протяжение пяти или десяти минут. Затем обычно слышался звук разрыва небольшого подводного снаряда, который означал, что нас потеряли и мы должны обнаружить себя с помощью "дымовой свечки". Это небольшая емкость, выстреливаемая сжатым воздухом из установленного на корпусе "орудия". Она вылетала на поверхность и пускала струю белого дыма. Такие "свечки" также использовались для обозначения курса всплывающей субмарины: когда две штуки выпускались с интервалом в пять минут, они показывали, каким курсом всплывает субмарина, и давали сигнал надводным кораблям очистить пространство.

В середине июня пришел приказ, которого я ждал с огромным нетерпением. Меня назначили командиром "изделия номер J-3067", постройка которого завершалась на верфи Кэммел-Ярдс в Беркенхеде. Я знал, что под этим номером скрывается лодка класса S - такая же, как "Сарацин", и был на седьмом небе от счастья. О большем я и мечтать не мог. В Тобермори мне на смену прибыл Синджи Андерсон, и, сдав ему дела, я собрался в путь. Поскольку пароход в Обан отходил очень рано, я попрощался с офицерами и матросами накануне и попросил старшего помощника выделить двух матросов, чтобы меня утром доставили на шлюпке к причалу. Проснувшись еще затемно, я оделся, стараясь никого не потревожить, выбрался на мостик и

спустился оттуда на палубу. Меня уже ожидала шлюпка, в которой на веслах сидели три офицера. Я был очень тронут эти традиционным, но, тем не менее, неожиданным знаком внимания, и поневоле почувствовал грусть. Все-таки этот корабль долгое время был моим домом. К тому же все вокруг вдруг показалось мне удивительно красивым: бухта, спокойно спящая в эти ранние часы, деревья, спускающиеся к самой кромке воды, и даже выплевывающий клубы черного дыма пароход, на котором я должен был проделать первый этап пути к моей новой субмарине.

Часть вторая.
Субмарина его величества "Шторм"

Заложена: 23 июня 1942 года

Спущена на воду: 18 мая 1943 года

Принята: 9 июля 1943 года

Водоизмещение: на поверхности - 830 т

в состоянии погружения - 930 т

Длина: 217 футов

Ширина: 23,6 фута

Осадка: 14,3 фута

Двигатели: два 8-цилиндровых дизеля "Brotherhood" мощностью 950 л. с. каждый

Электродвигатели: "Metro-Vickers"

Глава 10.
Строительство

Жарким и душным утром в конце июня я вошел в ворота Кэммел-Лэрдс. Я горел нетерпением увидеть свою новую лодку и, даже не сообщив о своем прибытии администрации, тут же отправился в главный бассейн посмотреть на нее. Она стояла у юго-восточной стенки того же причала, где я год назад нашел "Сарацина".

Мое сокровище называлось "Шторм". В грязной воде лодка сидела очень высоко, потому что пока была очень легкой. Но это была, без сомнения, субмарина! Она имела округлый, вытянутый в длину корпус с выпуклостями балластных танков. На первый взгляд мне показалось, что до окончания строительства еще очень далеко. Массивные бронзовые стойки перископов были на своем месте, 3-дюймовое орудие тоже было установлено. Но оптическая часть перископов еще не была смонтирована, к обшивке еще даже не приступали, сетеотводный трос не был натянут, да и мостик только начали. Повсюду змеились толстые и тонкие кабели. Они опутывали корпус, опускались в каждый люк, обеспечивая временное освещение и энергию для сварщиков и клепальщиков. На деревянных бревнах, закрепленных на уровне ватерлинии, чтобы корпус лодки не бился о стенку причала, стояли рабочие, что-то делающие с балластными танками. Среди снующих повсюду людей я узнал несколько знакомых: мы уже встречались прошлым летом. Я стоял на солнце под большим причальным краном, слушал знакомую металлическую симфонию судоверфи, смотрел на свою красавицу и чувствовал гордость и счастье.

Худощавый светловолосый человек в защитной каске отделился от группы людей, собравшихся у носового люка, и направился ко мне. Я сразу узнал главного менеджера мистера Моргана, гениального координатора беспорядка и сумятицы, по недоразумению названной строительством корабля. Мы некоторое время стояли рядом, обсуждая новые черты, появившиеся за последний год у лодок класса S. "Шторм" отличался от "Сарацина" тем, что имел радар, установки кондиционирования воздуха и эрликон. Но еще одно изменение вызвало неожиданную задержку в программе строительства. Не более недели назад поступила инструкция адмиралтейства переоборудовать один из балластных танков в топливный, увеличив тем самым дальность плавания субмарины на несколько сотен миль.

Эта новость подтвердила сведения, которые я услышал от Джекки Слотера на "Циклопе": все новые субмарины предназначены для действий на Дальнем Востоке, где расстояния от базы до района патрулирования значительно больше, чем мы привыкли.

Отложив на некоторое время осмотр своей новой замечательной игрушки, я отправился на поиски своего инженера-механика. Я знал, что его имя В. Рей и он недавно получил звание уоррент-офицера. Раньше мне не довелось с ним встречаться. Я надеялся, что мы сработаемся. Было очень важно, чтобы мы сработались. Я шел по длинному коридору мимо стеклянных дверей, пока на одной из них не увидел табличку с надписью: "Шторм" - инженерный офис". Внутри кто-то сидел и медленно печатал на пишущей машинке. Я открыл дверь и вошел.

Длинная скамья, установленная вдоль одной из стен, была сплошь устлана синьками, схемами и диаграммами, поверх которых стояли бутылочки с чернилами, пачки бумаги, резиновые штампы, коробочки со скрепками, кнопками и всякой канцелярской всячиной. В углу примостился маленький сейф, у стены аккуратно стояли ящики с инструментами. На вешалке висела офицерская фуражка и форменный китель уоррент-инженера. Когда я вошел, человек за столом прекратил печатать и встал, вопросительно глядя на меня. Он был довольно высок и выглядел моложе, чем я предполагал. У него было приятное, открытое лицо и густые, слегка вьющиеся волосы.

Удостоверившись, что это и есть Рей, я представился, объяснив юноше, что являюсь его новым командиром.

Было очевидно, что он не слышал, кто будет командовать лодкой. Я видел, как его взгляд задержался на волнистых нашивках на моем рукаве, и заметил выражение разочарования, промелькнувшее на лице. Но он моментально взял себя в руки, подошел и вежливо поздоровался.

Начало было не слишком хорошим. В какой-то степени я его понимал. Он уже несколько месяцев наблюдал за постройкой "Шторма". Он облазил на ней все, когда она еще и на лодку не была похожа. Он видел, как ее спустили на воду: медленно съехав со слипа, она закачалась на воде, больше напоминая пустую бочку. Потом ее отбуксировали в бассейн, где она сейчас находится. Он следил за установкой электродвигателей, дизельных двигателей и батарей, сооружением разветвленной сети трубопроводов, электрооборудования. Он заглянул внутрь каждого танка, познакомился с каждым отверстием, со всеми закоулками субмарины. "Шторм" был его детищем и предметом его законной гордости, и он подсознательно ожидал, что передаст

его в руки железному человеку, настоящему морскому волку. Вместо этого явился непрезентабельный лейтенант из добровольческого резерва и собирается вести его бесценную субмарину в открытое море? Скорее всего, он испытывал естественный антагонизм профессионала по отношению к любителю.

Но я больше ничего не мог сделать. Время покажет, насколько его опасения обоснованы, а пока нам предстоит много работы. Рей кратко доложил мне текущее состояние дел. Мы посмотрели чертежи новой мачты радара и механизма, с помощью которого она поднимается и опускается. Затем он набросал на клочке бумаги схему переоборудования балластного танка номер 4 в топливный. Я слушал очень внимательно, но вскоре почувствовал непреодолимое желание еще раз взглянуть на "Шторм" и предложил своему собеседнику отправиться на лодку вместе и осмотреть ее. К этому времени я почувствовал, что Рей начинает потихоньку оттаивать: теперь в его тоне помимо элементарной вежливости проскальзывали нотки сердечности. Несколько минут мы любовались нашей красавицей, стоя на причале, потом прошли по узким сходням на палубу и спустились в носовой люк. Полуденное солнце раскалило корпус лодки, и жара внутри казалась невыносимой. К тому же внутри было довольно сложно ходить, приходилось протискиваться между людьми, работавшими в ограниченном пространстве. Мы шли по голым стальным палубам, стараясь увернуться от свисавших проводов, старательно обходили уложенные повсюду трубы, ящики с инструментами, сварочные аппараты и прочие препятствия. Временное освещение яркостью не отличалось, но я сумел разглядеть, что работы еще очень далеки от завершения, и почувствовал, как испортилось настроение. Я не мог поверить, что весь этот хаос закончится через шесть недель, как меня заверил Морган.

- Они не успеют к сроку, чиф, - грустно сказал я, когда мы добрались до поста управления.

Но чиф, который отлично знал, как много сделано с тех пор, как лодку спустили на воду, казался довольным ходом работ.

- Лодка будет готова вовремя, - сказал он.

Мы поднялись по трапу в боевую рубку и оттуда вышли на построенную часть мостика. Я попытался представить себя на этом мостике через несколько месяцев. Во время очередного боевого похода моя субмарина ночью всплывет на поверхность и двинется вдоль вражеского берега, то приподнимая нос на волне, то опуская его в воду. К тому времени у нее появится прошлое, она приобретет собственную неповторимую индивидуальность.

Сейчас она представляет собой лишь набор отдельных стальных конструкций, которые пока не работают вместе, подчиняясь общей цели. Для нее история начнется, когда она выйдет в море на своей машине.

В официальной программе был следующий пункт:

"10 августа, вторник, 6.00. Выход из бассейна в реку (максимальный уровень воды в 7.41). Ходовые испытания. По завершении - переход к верфи Тауэра".

До 10 августа оставалось ровно шесть недель. Я снова проявил пессимизм, высказав уверенность, что строители не успеют закончить работы к сроку. Они успели.

Последние несколько недель были сущим адом. Благо я уже имел аналогичный опыт на "Сарацине": следовало заказать и проверить поступление тысячи разных мелочей, проследить за испытанием всех систем и устройств. Мне пришлось отказаться от смонтированного мощного перископа, поскольку я заметил два пятнышка на одной из линз. Зато перископ, присланный на замену, оказался выше всяких похвал. Было необходимо познакомиться с прибывающими членами команды, организовать вахты, обучение. Кроме того, я вспомнил однажды примененные мною на практике методы убеждения рабочих и мастеров дока пойти нам навстречу и установить некоторые полезные детали, весьма облегчающие жизнь на практике. Выяснилось, что этими методами можно пользоваться неоднократно. Получив сообщение, что вскоре прибудут рулевой и матросы (тогда команда будет в сборе), я решил, что пора позаботиться о недостающих офицерах, и отправил запрос на Джеффа Стюарта на должность старшего помощника и Брайана Миллза на должность штурмана. Торпедным офицером у меня стал молодой лейтенант Р. Вейд, тоже из добровольцев-резервистов. Он был надежным офицером, но не имел опыта плавания на подводных лодках. У Стюарта и Миллза опыта тоже было немного, так что по сравнению с ними я чувствовал себя ветераном.

* * *

Мы приняли корабль 9 июля, по поводу чего была организована шумная и многолюдная вечеринка. Я отправил приглашение адмиралу Максу Хортону, знаменитому герою-подводнику, прославившемуся еще во время Первой мировой войны. В тот период он был главнокомандующим Западной группы ВМФ. Он ответил, что не сможет посетить торжество, но обязательно нанесет визит на субмарину через два дня. Получилось даже лучше. Адмирал подъехал на большой машине, за рулем которой сидела очень красивая женщина-офицер из вспомогательного корпуса. Обойдя помещения лодки, адмирал и

его прелестный водитель полчаса посидели с нами в кают-компании. Он рассказал нам несколько случаев из своей богатой практики. Как-то раз, уходя от преследователей, его лодка легла на дно на глубине около 150 футов. Он решил немного отдохнуть и ушел спать, оставив на вахте одного из офицеров. Через несколько часов он проснулся и сразу же почувствовал: что-то не так. Ему показалось, что лодка слегка покачивается. Он вошел в пост управления и убедился, что глубиномер показывает 150 футов. Тогда он постучал по прибору и с ужасом увидел, как стрелка быстро перескочила на ноль. "Поднять перископ!" - заорал он и обнаружил, что его лодка безмятежно плавает на поверхности моря средь бела дня. Благо вокруг никого не оказалось. Теперь, насколько мне было известно, Макс Хортон прилагал титанические усилия, чтобы переломить ход войны в Атлантике и победить немецкие подводные лодки. Прощаясь, он пожелал мне удачи и пошутил:

- Благодари свою счастливую звезду, мальчик, что ты не командуешь немецкой субмариной.

* * *

Вечером 10 августа без десяти минут шесть я стоял на мостике и наблюдал, как матросы на палубе готовятся отдать швартовы. Одиннадцатичасовая суматоха с загрузкой корабля благополучно завершилась. Последние несколько дней были одинаково суматошными, сумбурными, они словно слились в одну туманную, неясную картину, какая видна в телескопе перед последним поворотом линз, превращающим расплывчатое пятно в четкое изображение. Две недели назад я пребывал в твердой уверенности, что оставшаяся работа растянется не меньше чем на несколько месяцев. Но на Кэммел-Лэрдс умели творить чудеса. И вот сейчас подводная лодка "Шторм" наконец обрела внешний облик субмарины его величества. Она сверкала свежей темно-серой краской, демонстрировала всем желающим свой номер "P-233", написанный на боковой стороне боевой рубки белыми цифрами высотой в человеческий рост, и гордо несла на мачте новенький флаг ВМС Великобритании. Номер один стоял у переговорного устройства, отдавал приказы и выслушивал доклады, деловито звякал телеграф. Корабль оживал.

Все офицеры и матросы чувствовали важность момента, хотя официальной церемонии не было. По-моему, даже чиф не сумел сохранить безразличную мину, когда первый раз поднялся на мостик, чтобы доложить о готовности главных двигателей. В середине бассейна нас ожидал буксир, готовый прийти на помощь, если что-нибудь пойдет не так. Ворота открыли, и пришедшая со стороны реки легкая зыбь потревожила

застоявшуюся воду бассейна. На причальной стенке стояли несколько рабочих. Они закончили работы в самый последний момент и теперь наблюдали, как в первый раз выйдет в море корабль, который они построили. На мостике стоял лоцман, чье присутствие было обязательным, и Морган, желавший лично убедиться, что его детище будет вести себя прилично, а новый капитан не причинит ему вреда, разбив, к примеру, о стенку бассейна. Я в полной мере ощущал свою ответственность за этот фантастически сложный корабль, на постройку которого было затрачено 300 тысяч фунтов стерлингов, но был спокоен и уверен в себе.

Мы были готовы. Ровно в шесть часов вечера я отдал первый приказ. С громким плеском упали в воду концы, удерживающие корабль у причала. Сейчас их вытянут на берег рабочие.

- Рулевой, 30 градусов лево на борт.

Лодка стояла у причала левым бортом, а ее нос был повернут в сторону, противоположную реке. Теперь нам предстояло отвести корму почти в центр бассейна, чтобы потом выполнить разворот на месте и выйти из ворот. Задача была ясной, и я приступил к работе. Пока мы находились в бассейне, нельзя было использовать дизели; все маневры выполнялись только на электродвигателях. Все получилось довольно легко, и вот уже нос субмарины уставился точно в середину ворот. Когда ты находишься рядом с рулевым, нет смысла дергать его постоянными указаниями курса в градусах, лучше дать возможность спокойно делать свою работу.

- Отлично, рулевой, - сказал я, - веди ее прямо по центру!

Главный старшина Уэллс был флегматичным и невозмутимым здоровяком; мне показалось, что он доволен оказанным ему доверием. Мы миновали ворота на пяти узлах и по высокой воде вышли в реку Мерси.

Жаль, что я не в состоянии описать волшебное, восхитительное чувство, когда новый корабль, за который ты в ответе, впервые отошел от причала и плавно скользит по воде. Я стоял на мостике у башен перископа, наблюдал за движением других судов, поглядывал на карту, наслаждался свежим ветерком, приятно холодившим лицо, и всем своим существом ощущал громаду субмарины, проталкиваемую винтами сквозь толщу воды. Уже остался позади причал с кранами и лесами, вскоре мы увидели стоящий на берегу отель "Королевский утес", где мы, офицеры, жили в последние недели. Воспользовавшись лампой Алдиса, мы просигналили в сторону отеля приветствие в надежде, что его заметят мистер и миссис Глэдстоун. Вскоре подошло время менять курс. Переложив руль влево до упора, мы

снова пошли по течению. Вокруг почти не было судов, поэтому мы решили попробовать запустить дизели. Они заработали с первой попытки и вели себя настолько идеально, что мы не могли не отдать должное чифу. Мы шли на дизелях вниз по течению по направлению к шлюзу Альфреда. Впереди уже показались высокие здания Ливерпуля. Здесь мы перешли на электродвигатели, чтобы войти в шлюз. На входе был довольно коварный водоворот, но лоцман заранее предупредил меня об опасности, я успел оценить ситуацию правильно и провел корабль безукоризненно. Мы застопорили машины у скользкой от ила стены шлюза, и Морган, вздохнув с заметным облегчением, громко заявил:

- Отлично, капитан.

По-моему, от удовольствия я даже покраснел. Пройдя через шлюз, мы пришвартовались у пристани верфи Тауэр.

Здесь мы провели три дня, пока эксперты по размагничиванию старались хотя бы временно обезопасить нас от магнитных мин. Мы воспользовались возможностью, чтобы доставить на борт все личные вещи и произвести генеральную уборку. Рано утром 14 августа мы должны были отправиться к Клайду и присоединиться к 3-й подводной флотилии в Дануне. Уже прибыл шлюп "Катти Сарк", чтобы проводить нас в Ирландское море.

А вечером 13 августа было обнаружено неожиданное препятствие. Во время окончательной проверки всех подвижных элементов, проводимой в процессе подготовки к погружению для дифферентовки, которую мы были обязаны выполнить, как только выйдем в море, было обнаружено, что кормовые горизонтальные рули не двигаются. Было очень важно, чтобы эти плоскости функционировали правильно, потому что именно они удерживают лодку на глубине при движении под водой. Единственное возможное объяснение: сальники, для которых были применены какие-то новые материалы, разбухли и затвердели, заклинив валы.

Выход из создавшейся ситуации один - ставить "Шторм" в сухой док.

Это означало, что наш выход в море отложится минимум на неделю. Крайне раздосадованный, я отправился на "Катти Сарк", чтобы сообщить печальную новость всем заинтересованным лицам. Положение усугублялось тем, что на субмарине, стоящей в сухом доке, жить нельзя. А мы уже освободили комнаты в отеле и пансионе для матросов. Следовало срочно заняться размещением людей, поскольку большинство комнат матросов уже были сданы. Офицеры снова вернулись в отель "Королевский утес", где чета

Гладстоунов торжественно проводила нас всего лишь два дня назад. Они нас встретили с обычной приветливостью и даже ухитрились как-то разместить, но чувствовали мы себя очень неуютно.

* * *

Рано утром в субботу 21 августа мы шли вслед за "Катти Сарк" по направлению к Клайду. У маяка Бар мы высадили лоцмана, вышли в открытое море и начали готовиться к первому погружению.

Морган и еще трое или четверо инженеров с Кэммел-Лэрдс находились на борту. Перед погружением они решили подстраховаться и провести обычный "вакуумный тест". При нем задраивали люк боевой рубки и на несколько минут включали воздушные компрессоры, чтобы создать в помещении субмарины частичный вакуум. Если он сохранялся в течение пяти минут, это означало, что в корпусе или вокруг комингсов люков нет серьезных утечек. Мы остановили дизели и медленно пошли вперед только на одном электродвигателе. Я остался на мостике в компании с впередсмотрящим и рулевым, а остальные члены команды были задраены внизу и испытывали весьма неприятные ощущения в ушах. По зеркальной глади воды мы перемещались почти бесшумно, напоминая корабль-призрак, ведомый невидимым экипажем. Было очень странно стоять на мостике субмарины средь бела дня при задраенных люках и наглухо закрытой голосовой трубе, чувствуя себя отрезанными от пятидесяти человек, запечатанных в стальном корпусе. Я отправил сигнальщика Робинсона закрепить большой красный флаг на кормовом перископе, означавший подготовку к погружению. Вскоре раздавшийся из голосовой трубы звук возвестил об окончании испытания. В посту управления открыли нижний люк, и воздух устремился в трубу, чтобы заполнить вакуум. Вскоре распахнулся люк на мостике. Из него появился Морган и сообщил, что испытание прошло успешно. Субмарина готова к первому погружению.

Я приказал сигнальщику передать сообщение на "Катти Сарк": "Готовлюсь к погружению для дифферентовки. Буду буксировать буи. Скорость около 4 узлов. Всплытие примерно через десять минут".

Пока сигнальщик передавал информацию, я вызвал на мостик старшину Блайта - второго рулевого, чтобы он приготовил буи. Они, как и красный флаг на башне кормового перископа, должны были обозначить наше местонахождение для "Катти Сарк". У нас имелось три оранжевых буйка на канате, достаточно длинном, чтобы буи всплыли на поверхность, даже если с нами случится

несчастье и лодка опустится на дно. Море было спокойным, и рулевой без проблем сбросил буи за корму так, чтобы буксирный канат находился на безопасном расстоянии от гребных винтов. А тем временем мы перешли с рулевого управления на мостике на рулевое управление из поста.

- Сообщение передано, - доложил сигнальщик. - Они в ответ пожелали нам удачи.

И вот настал великий момент. Я приказал всем покинуть мостик, лично закрыл отверстия голосовых труб (их было два - с каждой стороны мостика) и бросил прощальный взгляд на "Катти Сарк", которая маневрировала, чтобы занять позицию на нашем левом траверзе. Я сделал первый шаг в сторону люка. Никакой спешки не было. При этом погружении никто не стоял над душой с секундомером. У меня не было намерения погружаться по сигналу ревуна, у экипажа еще не было достаточного опыта. Я закрыл крышку люка и тщательно задраил его. В рубке остро пахло свежей краской. Спускаясь по трапу, я чувствовал приятное волнение, далекое от неуверенности и тревоги, которые сопутствовали мне при первом погружении на "Р-555".

В посту управления теплый свет заливал свежеокрашенные стены, новую мебель, приборы. Люди в белых костюмах находились на своих местах. Сигнальщик поднялся по трапу и закрыл люк, ведущий в боевую рубку. Я взглянул на Джеффа, отметил, что его обычно бледное лицо приобрело синеватый оттенок, и поинтересовался, все ли готово. Он, старясь сохранять спокойствие, ответил, что все готово. Тогда я приказал поднять перископ. Поскольку мы еще находились на поверхности, он поднялся над водой на 32 фута. Создавалось впечатление, что я смотрю вниз с огромной высоты. "Катти Сарк" находилась в трех кабельтовых от нас на левом траверзе; кажется, вся ее команда высыпала на палубу, чтобы увидеть наше первое погружение. Слегка повернув верхние линзы, я увидел носовую часть "Шторма".

- Развернуть носовые рули!

Расположенные в передней части корабля горизонтальные рули, в отличие от кормовых рулей, находятся на несколько футов выше ватерлинии. На поверхности их обычно складывают, чтобы не повредить при волнении. Я видел в перископ, как они медленно разворачиваются, вытягиваются в стороны, как распахнутые для объятия руки. Вспомнив о неприятностях с кормовыми рулями, я решил перед погружением еще раз удостовериться, что с ними все в порядке.

- Проверьте носовые и кормовые рули, номер один, - сказал я.

После этого я внимательно проследил, как носовые рули

повернулись от положения "погружение" до положения "всплытие" и опять заняли среднее положение.

- Все в порядке, - доложил Стюарт.

- Отлично, готовы, мистер Морган?

- Готовы, капитан.

- Малый вперед, открыть главные клапаны, погружение на 30 футов.

* * *

Так началось наше первое погружение. Более волнующим моментом может быть только первая встреча с врагом. Но в полной мере погружение чувствовал только я. Все остальные следили за стрелками глубиномеров. А я не отходил от перископа и видел, как субмарина прокладывала себе путь сквозь толщу воды, а когда открылись главные клапаны, она опустила нос и устремилась вниз. Вода быстро заполнила затапливаемые пространства и выгоняла оттуда воздух, который пузырями выходил через перфорацию вдоль палубы. Мне на секунду показалось, что я нахожусь на спине огромного морского чудовища, которое зачем-то поднималось на поверхность, а теперь уверенно стремится в привычную среду обитания. Носовые рули были направлены вниз, как плавники. Уверенно разрезая воду и поднимая столбики брызг, они увлекали субмарину в глубину. Вот уже палуба скрылась под водой, и последние пузырьки воздуха поспешно устремлялись к поверхности. Очень скоро над водой остался только сетеотводный трос, но и он скоро очутился под зеркальной гладью. Почему-то мне вдруг захотелось задержать дыхание, словно я прозевал начало прилива и теперь стою на одиноком утесе, а вода быстро поднимается и вот-вот закроет лицо, не давая дышать.

Я отвернулся от перископа. Быстрый взгляд на приборы показал, что у старшего помощника все под контролем. Мы выравнивались на требуемой глубине.

Наконец-то "Шторм" стал настоящей субмариной.

Глава 11.
Рабочие испытания

После всплытия мы снова последовали за "Катти Сарк" и шли без задержек день и ночь до выхода в Ирландское море. В темное время суток я спал только "вполглаза", помня бесславный конец "Посредника" в первую же ночь в море. Чиф знал свое дело, и двигатели работали бесперебойно. На рассвете оказалось, что мы идем на час впереди графика. Никуда не торопясь, мы вошли в Ферт-оф-Клайд. Я чувствовал себя немного вялым и утомленным, но очень довольным нашим первым переходом. Светало, солнце уже осветило первыми лучами великолепные холмы Аррана. Миновав заграждения Дануна, мы оказались в Холи-Лох, пришвартовались рядом с другими субмаринами, стоящими с обеих сторон корабля "Вперед", и успели к завтраку.

Все утро "Шторм" простоял возле плавбазы, а после ленча мы пошли дальше по реке в Гэрлох, где нам предстояло продолжить выполнение программы испытаний. Представители верфи Кэммел-Лэрдс еще находились на борту "Шторма", причем их число даже возросло, поскольку к ним прибавился мистер Бремнер, один из директоров, приехавший ночным поездом. Мы выполнили ряд погружений и проверили горизонтальные рули на разных скоростях. Все было в порядке, и на следующее утро мы пошли вниз по реке к Инчмарнок для испытаний силовых установок. Это был звездный день нашего чифа. Мы мотались взад-вперед по участку длиной в милю с максимально возможной скоростью, какую чиф мог выжать из своих машин, сжимая в руке секундомеры и выжидая, пока бакены окажутся в створе. Мы достигли предусмотренных 14,9 узла при 480 оборотах и вернулись в гавань вполне удовлетворенные. Вернувшись в плавбазу, мы собрались в маленькой кают-компании "Шторма", и за бутылкой виски мистер Бремнер и я подписали приемный акт:

"Мы, Кэммел-Лэрд & К° Лтд., Беркенхед, передали изделие J-3067, построенное нами для военно-морского флота его величества, 23.08.1943 в 16.00. От имени и по поручению Кэммел-Лэрд & К° Лтд. Х. Бремнер. Данун.

J-3067 принято без претензий от Кэммел-Лэрд & К° Лтд., Беркенхед, 23.08.1943. Капитан Э. Янг, лейтенант".

Так я от имени адмиралтейства принял новейшую субмарину, пополнившую подводный флот Британии. Теперь "Шторм" был наш. Позже нам еще не раз предстояло вспомнить добрым словом скромных кораблестроителей, создавших для нас этот крепкий,

надежный и обладающий великолепными мореходными качествами корабль.

* * *

Наш первый выход в боевой поход намечался через десять недель. В зависимости от того, как продвигались наши тренировки, эта перспектива казалась нам то заманчивой, то угрожающей. Мы знали, что перед выходом в море нам еще предстоит инспекция командования 3-й флотилии. В то время подводниками 3-й флотилии командовал Бен Бриан, только теперь он не носил бороду. Он радостно приветствовал меня, вспомнил наше совместное плавание на "Морском льве", но у меня не было сомнений, что для нас не будет послаблений.

Прошло восемь месяцев с тех пор, как я покинул Средиземноморье, и меня радовала возможность снова оказаться в действующей флотилии. 3-я флотилия не только осуществляла интенсивное обучение нового пополнения, каким являлись мы, но и отправляла лодки на боевые дежурства. Некоторые из них регулярно патрулировали норвежские берега, атаковали немецкие суда и следили за действиями "Шарнхорста", чье присутствие во фьордах Норвегии представляло большую угрозу русским конвоям. По вечерам, возвратившись после утомительных тренировок, мы часто беседовали с подводниками, вернувшимися из очередного похода или готовящимися выйти в море. Это придавало смысл нашим напряженным репетициям.

Помню, как я разговорился с Хезлеттом, только что вернувшимся из похода в Норвегию, где он принимал участие в буксировке сверхмалых субмарин для атаки на "Тирпица" в Альтенфьорде. Операция производилась в обстановке строгой секретности. Мы знали, что атака была успешной: лейтенанты Д. Камерон (я учился вместе с ним) и Б. Плейс сумели заложить заряды под немецкий линкор и после этого попали в плен. В результате операции линкор получил серьезные повреждения и был выведен из эксплуатации на несколько месяцев. Но никто из нас не знал, как сверхмалые субмарины, имеющие ограниченную дальность плавания, преодолели значительное расстояние от Северного моря. Сейчас я узнал, что маленькие субмарины прошли почти все расстояние на буксире у лодок класса T или S. На пути к норвежским берегам экипажи малышек находились на борту больших субмарин. По пути они попали в шторм, и вся операция превратилась в кошмар.

Одна из сверхмалых субмарин оборвала буксирный трос и затонула в открытом море. На другой, когда туда перешел собственный экипаж, тоже произошел обрыв троса. Это произошло глубокой ночью и осталось незамеченным экипажем

буксирующей субмарины. Сверхмалая подлодка осталась в открытом море, слишком далеко от берегов Норвегии, чтобы даже попытаться выполнить поставленную задачу. По счастливой случайности ее обнаружила другая субмарина, которая слегка отставала от графика. Только благодаря этому люди уцелели.

После репатриации Камерона и Плейса стали известны подробности операции в Альтен-фьорде. Погрузившись на подходе к фьорду, Камерон обнаружил, что в перископ попала вода и он стал непригодным для дальнейшего использования. Поэтому командир решил дальше идти по поверхности и прошел незамеченным за небольшим береговым буксиром, который и провел его через многочисленные противолодочные заграждения. В непосредственной близости от "Тирпица" субмарину обнаружили и открыли огонь из палубных орудий. Тогда Камерон нырнул к цели, предварительно оценив расстояние, и, не обращая внимания на рвущиеся вокруг глубинные бомбы, сумел заложить взрывчатку под киль линкора. После этого он затопил свое плавсредство и вместе со своим помощником, который был единственным членом экипажа, сдался. Они пили кофе в кают-компании "Тирпица", когда раздался взрыв (представьте, что чувствовали эти люди, беззаботно шагая по палубе и каждую секунду ожидая взрыва). Плейс тоже сумел заложить снаряды под киль "Тирпица". Еще один участник операции, сумевший преодолеть заграждения, лейтенант Х. Хенти-Крир, был убит при взрыве глубинной бомбы, не успев подобраться под днище линкора. Камерон и Плейс получили за эту операцию Крест Виктории.

* * *

Большинство новых субмарин предназначались для работы на иностранных базах. Они завершали испытания, тренировки, выполняли один-два пробных похода и разбредались кто куда. Все больше субмарин из нашей флотилии отбывало на Дальний Восток. Им на смену приходили новые лодки, только что сошедшие со стапелей. Некоторыми из них командовали парни, с которыми мы вместе учились на командирских курсах. Прибыли Джимми Лондерс на "Смелом", Тони Спендер на "Командире", Майк Уиллоби на "Хитром" и Фредди Шервуд на "Злобном". Последний несколько задержался из-за взрыва батарей.

Нам предстояло пройти испытание на глубокое погружение, в процессе которого будет проверена надежность "Шторма" как подводного аппарата. Согласно приказу, мы должны были погрузиться на 350 футов. Мы знали, что эта цифра далека от предельного значения, на которое была спроектирована наша лодка, но почувствовали себя неуютно, миновав отметку 100

футов. "Шторм" спокойно погружался. 150 футов, 200, 250... Весьма некстати вспомнилось, что в этих водах в прошлом году одна из субмарин не вернулась из глубокого погружения и ее не нашли. Остро чувствовалось, что пластины корпуса имеют толщину всего полдюйма. Мы продолжали опускаться в глубину. Чиф и его команда пошли по отсекам, прислушиваясь к скрипу корпуса и высматривая течи. 300 футов, 320... Какое колоссальное давление сейчас испытывает корпус! Даже на глубине 100 футов оно составляет 25 тонн на каждый квадратный ярд. А на глубине 350 футов корпус "Шторма" будет испытывать суммарное давление более 80 тысяч тонн, что близко водоизмещению "Королевы Марии".

Лодка выровнялась.

- 350 футов, сэр, - доложил старший помощник.

По посту управления пронесся вздох облегчения. Но я заранее решил превысить установленную глубину. Мне просто чертовски хотелось попробовать, никакой другой причины не было. И я вернул расслабившихся людей к действию, отдав приказ:

- 380 футов!

Лица офицеров в посту управления хранили вежливо-бесстрастное выражение, но они явно считали, что командир спятил. И чтобы укрепить их в этом мнении, как только мы прошли отметку 350 футов, у нас над головами раздался громкий треск. Не знаю, какое впечатление этот звук произвел на остальных, но у меня сердце заколотилось отчаянно. Номер один вопросительно посмотрел на меня, ожидая отмены приказа, но я, хотя испугался, понимал, что причин для тревоги нет.

- Ничего страшного не произошло, - спокойно сказал я, припомнив, что на "Сарацине" при глубоком погружении было то же самое.

Втайне мне больше всего хотелось быстрее вернуться на поверхность, но я не мог допустить, чтобы капитана заподозрили в слабости. Поэтому я, стараясь сохранять спокойствие, стоял в центре поста управления, прислонившись к трапу, и следил за стрелкой глубиномера. 360, 370... Толщина слоя воды над нашими головами теперь сравнялась с высотой собора Святого Павла. Когда лодка выровнялась на глубине 380 футов, я сказал:

- Хорошо, теперь медленно возвращаемся на перископную глубину.

Глубокое погружение закончилось.

Через несколько дней Тони Спендер вернулся на базу потрясенный и расстроенный. Во время плановых тренировок "Командир" потерял управление и погрузился на глубину,

превышающую 380 футов. Дело в том, что при первом же утреннем погружении у них обнаружился сильный дифферент на нос, лодка начала падать в океан и рухнула на дно, причем удар был довольно ощутимый. Первые попытки всплыть не увенчались успехом, и Тони понял, что они увязли в иле. В конце концов, откачав за борт все, что можно, отработав назад на электродвигателях, они продули цистерны главного балласта и вытащили себя на поверхность, где выяснилось, что носовая часть легкого корпуса забита грязью. Им еще повезло.

Еще одним пунктом нашей программы было испытание с глубинными бомбами. С корвета, следующего вместе с нами, должны сбросить настоящую глубинную бомбу на расстоянии 200 ярдов. При этом лодка не получит серьезных повреждений, но будет проверено на прочность электрооборудование и другие относительно хрупкие устройства. У этого испытания была и другая цель: экипаж должен получить представление о производимом глубинными бомбами шуме. Тогда, если люди встретятся с бомбежкой в реальных условиях, они поймут, что бомбы взрываются дальше от лодки, чем это кажется. Мы погрузились на 30 футов, закрепив на кормовом перископе большой красный флаг, обозначив таким образом свою позицию. Корвет пошел к нам. Я бдительно следил за его движениями в перископ и, когда он оказался у нас на левом траверзе, чуть увеличил расстояние, чтобы оно оказалось немного больше 200 ярдов. Я видел, как с кормы в воду полетела бочка, и тут же любезно сообщил об этом всем присутствующим. Не мне же одному тревожиться! В посту управления застыло напряженное молчание. Все мысленно представляли, как неподалеку от нас тонет в воде смертоносный снаряд, который вот-вот... Взрыв оказался значительно более сильным, чем я ожидал. Всплыв на поверхность, я просигналил на корвет: "Тысяча благодарностей. Очень шумно. Хорошо, что я не немец".

Для торпедных испытаний мы отправились в Лох-Лонг, где причудливое нагромождение холмов ограждает глубоководный участок - идеальное место для стрельбы. Здесь мы провели несколько дней, и в Аррокар даже смогли приехать наши жены и подружки. Лично для меня, командира корабля, жизнь там протекала удивительно приятно. Я жил в комфортабельном отеле на берегу, и единственной моей обязанностью было отвести "Шторм" на южный конец глубоководного участка, повернуть его в нужном направлении, погрузиться, выпустить учебные торпеды и вернуться на якорную стоянку напротив отеля. Это было напряженное время для торпедного офицера Вейда и его команды. Старший помощник тоже был все время занят. Я

беззастенчиво пользовался привилегированным положением капитана и после каждого возвращения немедленно отправлялся на берег. У меня была договоренность со старшим помощником, что о готовности к очередному залпу мне сообщат синим флагом. Честно говоря, в те дни все члены команды могли найти свободное время. Мы совершали долгие прогулки по заросшим лесом берегам залива, взбирались на холмы, посетили городок Тарберт, разместившийся на краю расположенного поблизости Лох-Ломонд, а как-то вечером организовали в Аррокаре грандиозную танцевальную вечеринку, ставшую запоминающимся событием в истории деревушки.

Именно здесь у меня появился первый дезертир. Это был один из самых молодых матросов. Парень совсем недавно пришел на флот и, к сожалению, не нашел общего языка с товарищами. Через некоторое время он решил, что все вокруг настроены против него, убедил себя, что главстаршина его ненавидит, хотя в действительности все обстояло совершенно не так. Как бы там ни было, но как-то ночью, когда он нес ночную вахту часового (с полуночи до 4.00 утра), парень решил покинуть корабль. Он написал мне записку, в которой выражал свои сожаления, что подводит меня; объяснял, что ситуация стала невыносимой и он не может больше терпеть. Затем он предупреждал, что искать его нет смысла, потому что он отлично знает эти места и может скрываться в холмах многие месяцы. Записку он оставил на видном месте в посту управления, взял корабельную шлюпку и весла и исчез в ночи. В тот вечер был очень сильный ветер, и то, что парень отправился в море в такую погоду, означало, что трусом он не был. Но он не был и моряком. Потому что, когда мы обнаружили шлюпку, она качалась на воде, завалившись на борт: ее поднял прилив, а якорь завяз в иле. Также мы выяснили, что дезертир захватил с собой револьвер, который выдавался вахтенному, и боеприпасы. Я сообщил о случившемся на базу, и колесо правосудия завертелось. Должен признаться, я был очень удручен неожиданным дезертирством. Этот случай несколько поколебал мою уверенность в том, что на "Шторме" дружная, сплоченная команда. Кроме того, я чувствовал и свою вину в случившемся. Я обязан был заметить, что с матросом творится что-то неладное. Но его поступок оказался неожиданным для всех. Даже матросы, которые сталкивались с ним чаще всех, спали на соседних койках, и те не заметили ничего особенного. На следующий день после его исчезновения, когда я стоял на мостике, мне неожиданно пришло в голову, что парень может в этот момент наблюдать за нами. У него был при себе револьвер, расстояние до берега небольшое, и... мало ли, какие мысли могли

его посетить. Не надо было быть снайпером, чтобы подстрелить меня с берега.

Через несколько дней, когда мы вернулись в Холи-Лох, дезертира вернули обратно. Он успел добраться до дома, где его мать проявила здравомыслие и заставила немедленно сдаться. Стоя передо мной, он выглядел раскаявшимся, но почти ничего не добавил в свое оправдание к тому, что написал в записке. У меня не было выбора, и я отдал его на суд командования. Дезертир понес заслуженное наказание и провел некоторое время в военной тюрьме, но вскоре вышел оттуда, и я оказался перед лицом проблемы: что с ним делать. Конечно, лучшим решением стал бы перевод его на другую субмарину, но мне не разрешили это сделать. Я должен был сам разобраться с этим матросом и не перекладывать неприятные дела на плечи другого командира или заявить, что парень непригоден для службы на подводном флоте. К последнему я не был готов: пришлось взять его обратно. Это решение не принадлежало к числу удачных. К нему намертво приклеился ярлык дезертира, что сделало его изгоем в команде. К сожалению, такое положение сохранялось долго, и только по пути на Дальний Восток я сумел поменять его на свободного матроса из Бейрутской флотилии.

Предусмотренные программой звуковые испытания мы проводили в Лох-Гойл. Войдя в залив, мы погрузились и, находясь за пределами видимости береговой станции, пошли к ней под водой. Я надеялся до момента всплытия остаться необнаруженным. Но лейтенант-коммандер Перси узнал о нашем подходе по телефону и, догадавшись о моей невинной шутке, засек нас гидролокаторами задолго до того, как мы приблизились. Для проведения испытания нам следовало пришвартоваться к двум буям - с носа и с кормы, погрузиться на перископную глубину и задействовать по очереди все установленные на субмарине машины и оборудование. Звуки регистрируются установленными недалеко от берега погруженными гидролокаторами, передаются на береговую станцию и измеряются. Таким образом можно узнать, соответствует ли звукоизоляция субмарины установленным стандартам и что следует останавливать в первую очередь, если нас преследует враг. В заключение субмарина проходит несколько раз установленный участок на разных скоростях, используя по очереди гребные винты, а затем оба вместе. Поскольку залив был очень узким, в конце каждого "забега" приходилось всплывать и отрабатывать назад до стартовой точки. Во время испытаний командир субмарины, если хочет, может сойти на берег и слушать все шумы лично. Мне очень хотелось

так и сделать, хотя это означало, что придется оставить мой обожаемый "Шторм" старшему помощнику, который будет сам несколько раз подряд руководить погружением и всплытием. Но я вспомнил, что чувствовал сам, когда в прошлом году Ламби отправился на берег в аналогичной ситуации, когда испытывали "Сарацина", оставив меня временным командиром, и только улыбнулся, увидев, как встрепенулся Джефф, услышав мое предложение. И я устроился на берегу, с тревогой наблюдая, как моя лодка погружается и всплывает. А многообразие и уровень шумов вообще привели меня в ужас.

На испытания ушел весь день, поэтому мы заночевали в Лох-Гойл, покинув его рано утром, когда восходящее солнце лишь слегка позолотило вершины холмов. В предрассветных сумерках я совершил ужасную ошибку, которая вполне могла иметь непоправимые последствия. Чтобы не давать команде расслабляться, я часто командовал погружение неожиданно. Вот и в то утро, когда мы шли по заливу, я приказал очистить мостик, быстро прошел в боевую рубку, нажал кнопку ревуна и закрыл люк. Когда я спустился в пост управления, лодка уже погружалась. Неожиданно ручка телеграфа, к которой никто не прикасался, задвигалась взад-вперед, словно в помещении кроме нас находилось привидение. Несколько секунд мы с удивлением взирали на нее, но я все-таки сообразил, что происходит.

- Продуть главный балласт! Всплываем! Кто-то остался на мостике!

Распахнув люк, я увидел полные упрека лица Вейда и второго рулевого. Они работали на палубе, проверяя, все ли причальные приспособления надежно закреплены. Было темно, и я забыл, что они там. Представляю, что они должны были испытать, услышав, что открыли клапаны балластных танков, и осознав, что лодка погружается, а про них забыли. Но следует отдать ребятам должное: они не растерялись, вскарабкались на мостик и принялись двигать ручку телеграфа, в надежде привлечь наше внимание. Инцидент закончился громким смехом, но меня еще долго преследовала мысль, что я мог утопить ни в чем не повинных людей.

Мы много и напряженно работали. Из семидесяти дней, прошедших между нашим прибытием на базу и концом октября, только одиннадцать мы провели на берегу. Целую неделю мы провели в Ирландском море, где провели учения с недавно созданной новой эскортной группой эсминцев и фрегатов. Это была волнующая игра, где все участники пользовались свободой маневра. В одном из упражнений мы изображали немецкую подводную лодку, которую обнаруживает самолет, вынуждает ее

погрузиться и вызывает на место погружения надводные корабли, находящиеся в нескольких милях. Я должен был приказать погружение на безопасную глубину 80 футов, но мне хотелось увидеть как можно больше, поэтому я решил оставаться до последнего момента на перископной глубине. Мне повезло: маневрируя между приближающимися охотниками, я остался не обнаруженным их гидролокаторами. Корабли прошли мимо. Через полчаса, когда стало ясно, что они не могут меня обнаружить, я не смог устоять против желания всплыть, просигналить: "Я здесь" - и снова погрузиться, не дав им возможности ответить. Не сомневаюсь, что старший офицер группы счел такое поведение глупой бравадой, но он не мог не согласиться, что сэкономил несколько часов.

Позже мы получили приказ следовать в Скапа-Флоу. Это был мой самый длительный переход на собственном корабле, хотя идти приходилось в основном вдоль берега. Здесь мы еще немного поработали "заводной мышкой" для эсминцев флота метрополии. Это была надоевшая игра, но я получил возможность восстановить в памяти некоторые навыки, которые уже успел позабыть после командирских курсов. Как-то утром я решил устроить стрельбы по буксируемой мишени, причем собирался выполнить обычную процедуру: погрузиться и следовать под водой до тех пор, пока цель не окажется на расстоянии выстрела, затем быстро всплыть и открыть огонь. Пока мы шли по спокойной воде, со всех сторон защищенной островами, все было нормально. Но, выйдя в Пентланд-Ферт, мы увидели, что море на много миль вокруг бурлило и пенилось. Прилив устремил массу воды в узкий пролив между Оркнейскими островами и Шотландией, где с избытком хватало утесов и мелких островков. Потоки налетали на препятствия и вздымались вверх тучами пены и брызг, сталкивались, образовывали гигантские водовороты. Мы погрузились, но с изрядной поспешностью вернулись на поверхность, обнаружив, что под водой лодка совершенно неуправляема. Пришлось провести все упражнения на поверхности, да и орудийный расчет получил навыки действия на ходящей ходуном скользкой палубе.

Когда мы вернулись на реку Клайд, программа испытаний и тренировок была почти полностью выполнена. Последовало еще несколько напряженных дней, в течение которых мы практиковались в обнаружении цели радаром и организации преследования, ночных атаках, высадке на берег, противовоздушной обороне, стрельбе по мишеням и многом другом. Кульминацией программы стала инспекция командования. По этому случаю Бен Бриан вышел с нами в море

на целый день. Ну и задал же он нам жару! Необычные и непривычные приказы следовали один за другим, он тайком открывал клапаны или вентили, чтобы изменить дифферент лодки, и наблюдал за нашей реакцией на нестандартную ситуацию, выискивая признаки растерянности или слабости. К счастью, ему не удалось подловить нас ни на чем серьезном, и мы были признаны годными для боевых походов.

Десять недель напряженной работы сплотили команду и дали возможность каждому человеку проявить все свои сильные и слабые стороны. Теперь мы знали, кому можно безоговорочно доверять, а за кем следует еще понаблюдать. Люди смутно чувствовали, что наш "Шторм" приобрел некую корпоративную индивидуальность, которой можно было гордиться. Офицеры тоже жили в весьма ограниченном помещении кают-компании и получили возможность ближе узнать друг друга. Теперь для меня не было секретом, что мой старший помощник Джефф Стюарт отчаянно, пожалуй, даже болезненно любопытен и интересуется всем на свете. Он немного высокомерен, люди уважают его за неиссякаемую энергию, знания и опыт. Он не так давно женился и обожает молодую жену. Меня такой старший помощник полностью устраивал. Штурман Брайан Миллз в те дни был еще не слишком уверен в себе, но склонен проявлять истинно ирландскую строптивость, если слышал критическое замечание в свой адрес. Он был чрезвычайно наблюдательным, обладал чувством юмора и являлся приятным собеседником. Торпедный офицер Дикки Вейд, единственный резервист-доброволец на корабле, кроме меня, безусловно был очень компетентным специалистом в своей области, но у меня оставалось впечатление, что он все время удивляется, каким ветром его занесло в эту странную обстановку; что он здесь делает вместо того, чтобы выполнять свою привычную работу, то есть продавать страховые полисы. Он постоянно пребывал в состоянии тревоги, поскольку его жена ждала первого ребенка и знаменательное событие должно было произойти примерно в то же время, когда нам предстояло выйти в поход. Ричард Блейк, очень юный младший лейтенант, прибыл на корабль последним в качестве дополнительного вахтенного офицера. Это был робкий, хорошо воспитанный юноша, проявлявший явный интерес к навигации. Он очень быстро стал своим человеком в коллективе. И наконец, скажу несколько слов о нашем чифе Билле Рее. Как я уже упоминал ранее, ему пришлось пережить некоторое разочарование при нашей первой встрече. Но с тех пор не произошло ничего, что усилило бы его подозрительное отношение к моим волнистым нашивкам. Правда, он, скорее

всего, пришел в ужас от моего невежества в вопросах работы дизельного двигателя, но я этого никогда от него не скрывал. Более того, в самом начале нашего знакомства я признался, что ничего не понимаю в машинах и механизмах; если он захочет доложить о возникшей неисправности, ему следует взять бумагу, карандаш, набросать соответствующую схему, чтобы я понял, как тот или иной дефект отразится на эксплуатации корабля. Я сознавал, что нет никакого смысла делать вид, что я понимаю какую-то техническую тонкость, если на самом деле это не так. Специалист быстро выведет меня на чистую воду, а я буду выглядеть полным идиотом. За прошедшее время он значительно смягчился по отношению ко мне, как видно оценив мою откровенность, и даже стал гордиться успехами своего ученика. Мне, в свою очередь, не могла не нравиться безусловная компетентность чифа, его знание и любовь ко всем без исключения корабельным механизмам. Я всегда уважал его точку зрения, когда дело касалось двигателей, так что к концу испытаний мы прониклись взаимной симпатией и доверием.

В конце октября мне сказали в штабе, что следует готовиться к выходу в море через десять дней, и пока я могу дать людям краткосрочный отпуск. Разумеется, я сразу же отправился в отпуск сам. Вернувшись, я удостоверился, что корабль готов к походу, и пошел в штаб ознакомиться с документами. Я просмотрел разведывательные донесения, поговорил с людьми и вскоре уже хорошо представлял себе текущую ситуацию в Северном море и у побережья Норвегии.

Выход в море был назначен на 11 ноября. Вместе со "Штормом" шли "Серафим" (лейтенант Дж.К. Огл) и "Морская нимфа" (лейтенант И.С. Макинтош).

Глава 12.
За полярным кругом

Штабной офицер отдернул ширму, закрывающую настенную карту, и я начал рассматривать огромное пространство от Шотландии, выглядевшей очень маленькой в левом нижнем углу карты до мыса Нордкап и Баренцева моря. На карте были обозначены районы патрулирования подводных лодок, красным карандашом заштрихованы известные и предполагаемые минные поля, разными цветами были отмечены маршруты движения в районы патрулирования и обратно. Разноцветные линии и пятна на карте делали воину похожей на гигантскую игру, в которой перемещения вражеских кораблей скрыты от глаз, где нет пронизывающих ветров и штормящего моря, нет промокших и окоченевших людей, которые стараются удержаться на маршруте, когда сутками напролет не видно ни солнца, ни звезд.

Штабист указал на самую верхнюю часть карты и объяснил, что нам предстоит патрулировать именно там. Огл и Макинтош направлялись в расположенные по соседству районы вдоль побережья Норвегии примерно на широте Тромсё. Я решил, что мой район находится немного южнее, в самом центре Северного моря, то есть достаточно далеко от земли, чтобы не было опасности нарваться на вражеские противолодочные заграждения. Оказалось, что мы отправляемся в самую северную точку вблизи мыса Нордкап, то есть как раз туда, где мы ходили на "Морском льве", когда базировались на севере России. Сперва меня необыкновенно воодушевила перспектива совершить 1500-мильный переход в одном направлении. Такая задача не для слабаков! Но потом я взглянул на пучок иголок, воткнутых в карту вокруг Дануна, увидел на одной из них надпись "Шторм" и только тогда в полной мере осознал, что отвечаю за то, чтобы эта иголочка благополучно переместилась на огромное расстояние почти к самому краю карты, а потом вернулась обратно. На меня словно выплеснули ведро холодной воды, и все страхи вернулись.

В течение многих месяцев меня преследовала мысль, что во время первого боевого похода я покажу себя не с лучшей стороны, совершив какую-нибудь глупую ошибку. Даже если ее последствия не станут фатальными, ее никогда не забудут и не простят ни коллеги-офицеры, ни командиры. Конечно, у меня был Брайан Миллз, опытный штурман, на которого я мог спокойно положиться. Да и у меня самого имелся некоторый практический опыт плавания, ориентируясь по небесным светилам. Но я точно

знал, что, обладая всей полнотой навигационной информации, капитан иногда обязан принять решение вопреки расчетам, поскольку они противоречат здравому смыслу. Или принять дополнительные меры безопасности, приближаясь к берегу в условиях плохой видимости, после нескольких дней, проведенных в открытом море. При первом подходе к заданной точке следует рассчитать скорость субмарины так, чтобы на рассвете погрузиться в нужном районе, не оставаясь слишком далеко в море, что означало бы потерю еще одного дня на приближение. Капитан должен выбрать оптимальный маршрут приближения, чтобы миновать мелководные участки и в то же время заметить береговые ориентиры для точного определения местоположения корабля. А вдруг я не смогу найти нужный мне островок среди тысяч ему подобных, рассыпавшихся вдоль побережья Норвегии? А что, если я по глупости или неосторожности приведу свой корабль прямо в руки врага? А вдруг на обратном пути я пройду мимо Шетландских островов и окажусь в Атлантике с пустыми топливными танками? (Кстати, при возвращении из России в начале 1942 года "Морского льва" едва не постигла эта незавидная участь.) Все перечисленное беспокоило меня куда сильнее, чем возможная встреча с врагом. И я понял, что мой первый поход в качестве командира, скорее всего, будет самым долгим в моей жизни.

А тем временем мне следовало не травить душу напрасными сомнениями, а сосредоточиться на более прозаических вещах. До Лервика нас должен был сопровождать корабль "Бреда", часть пути до Скапа-Флоу с нами пройдет голландская субмарина "К-14". В процессе движения по поверхности вдоль западного побережья Шотландии нам было предписано ночью нести кормовые огни. В Лервике мы должны были получить топливо и далее следовать независимо друг от друга в указанные районы патрулирования. Нам предстояло пройти весь путь по поверхности и погружаться днем, как было более привычно. Эта сравнительно новая политика была немного более рискованной, зато снижала время в пути на два-три дня. Мы также договорились не использовать радар на расстоянии менее шестидесяти миль от берегов Норвегии, так как знали, что немцы умели засекать работающий радар.

* * *

Пока мы шли вдоль Клайда, ветер усилился. Стало ясно, что погода в пути нам не будет благоприятствовать. Всю ночь и следующий день северный ветер набирал силу и теперь развлекался, швыряя нам в лица брызги ледяной морской воды. Мы шли на север мимо множества островков с удивительно

поэтичными названиями - Айлей, Тайри, Колл, Рам, Скай... Я поневоле почувствовал, как это бывало и раньше, что никакая непогода не сможет поколебать моего убеждения, что это самое прекрасное место на земле. На второй день вечером мы вошли в пролив Минч и оказались в более или менее защищенных водах, но на рассвете миновали мыс Рат[16], который в полной мере оправдал свое название, поскольку стихия обрушилась на нас с утроенной силой. Мы обогнули северную оконечность Шотландии, прошли Пентланд-Ферт, где от нас отстала "К-14", направившись в Скапа, и, оставив слева по борту Оркнейские острова, взяли курс на северо-восток. Фэр-Айл остался в стороне, скрытый стеной дождя и брызг. К вечеру мы заметили Сумбург-Хед - южную оконечность Шетландских островов. Когда она оказалась на траверзе, можно было точно сказать, что в Лервике мы будем через несколько часов. При западном ветре теперь мы оказались бы под защитой берега, но он упрямо дул на северо-восток, так что ничего не изменилось. Вокруг было столько воды, что в темноте невозможно было разглядеть, где заканчивается море и начинается дождь. Вода бурлила вокруг наших ног и заливалась в ботинки, волны с такой яростью обрушивались на мостик, словно намеревались его снести. Холодные брызги хлестали по лицам и больно разъедали глаза, они ледяными струйками стекали за воротник, проникали в перчатки и сковывали пальцы холодом. Где-то за пеленой дождя сражались с непогодой "Бреда" и еще две субмарины.

Мы довольно долго не видели перед собой кормовых огней; когда внезапно темноту прорезали кроваво-красные вспышки сигнальной лампы Алдиса, показалось, что сигналят с непозволительно близкого расстояния. Наш сигнальщик Робинсон - признанный эксперт в своем деле, но даже ему потребовалось десять минут, чтобы прочитать короткое сообщение, поступившее сквозь завесу дождя, брызг и пены. "Следуйте в гавань независимо" - такой сигнал передавали нам с "Бреды". Наконец, в кромешной темноте прямо по курсу появился силуэт мыса Носс-Хед, и мы смогли определить место входа в гавань Лервика. К счастью, нас встречали ярко горящие огни, мы как-то проползли в гавань и сразу же почувствовали облегчение: бухта была частично защищена от ветра. С берега просемафорили любезное предложение швартоваться в любом месте, где удобно. Наверное, у местного руководства было своеобразное чувство юмора, поскольку гавань была забита судами. На первый взгляд казалось, что места для нас уже не осталось. В конце концов, мы пристроились с самого края так близко к наветренной стороне берега, как позволяли осадка "Шторма" и крепость моих нервов.

Но все-таки мы бросили якорь и травили цепь до тех пор, пока не стали рядом с приплясывающим на ветру корветом. Швартовные операции заняли у нас в общей сложности час. Дважды мы оказывались слишком близко к корвету, один раз нас поволокло в обратном направлении, и дрожащие матросы на палубе были вынуждены поднимать якорь. А мои приказы передавал швартовной команде вестовой, человеческий голос был не в силах перекричать оглушительный вой ветра. Пробило полночь, когда мы, уставшие и окоченевшие, наконец очутились в благодатном тепле кают-компании. Некоторое время я стоял посреди помещения, ожидая, пока глаза привыкнут к свету. Затем приказал выдать дополнительную порцию рома швартовной команде и всем матросам, стоявшим на мостике. А офицеры отдали должное виски. Кок тоже не терял времени даром и успел соорудить роскошный пирог. Впервые за последние двадцать четыре часа мы получили полноценную горячую пищу.

Начало было не слишком обнадеживающим. Одежда, в которой мы стояли на мостике, промокла насквозь. Изрядное количество воды попало через люк боевой рубки и в пост управления. Половина команды страдала от морской болезни, а другая половина едва держалась на ногах. Лично я старался справиться с приступом морской болезни волевым усилием. Когда мы миновали мыс Рат, мой желудок пытался взбунтоваться, но я жестоко подавлял в зародыше самые первые признаки бунта. Утром мы должны были получить топливо и сразу отправляться дальше. Насколько нам было известно, прогноз погоды не обещал изменений в лучшую сторону. Даже находясь в гавани, следовало проявлять бдительность, поэтому уставшие офицеры разделили остаток ночи на вахты, а двигатели поддерживались в готовности немедленно выходить в море. Я провалился в сон в течение минуты.

* * *

После раннего завтрака мы подняли якорь и проследовали к маленькому танкеру. Оставив чифа надзирать за бункеровкой, я собрал людей в посту управления и объяснил, куда мы направляемся и с чем можем столкнуться. Увидев на карте, как далеко мы направляемся на север, никто не испытал особенной радости. Я уже давно решил: когда представится возможность, буду информировать команду о стоящих перед нами задачах. Сейчас, когда не было опасности распространения информации за пределы субмарины, я это сделал. Я чувствовал, что члены экипажа имеют право знать, что происходит, потому что их жизни поставлены на карту так же, как и моя. К тому же я был уверен, что впередсмотрящие должны знать о возможной опасности,

чтобы заметить ее вовремя (предупрежден - значит, вооружен). Некоторые командиры подводных лодок придерживаются противоположной позиции из соображений безопасности; по я считаю, что эффективность работы впередсмотрящих значительно повышается, если они знают, чего можно ожидать.

Ветер еще больше набрал силу и, когда "Шторм" высунул нос из-за Носс-Хед, набросился на нас с такой яростью, словно ожидал в засаде. Оставалось стиснуть зубы и двигаться дальше. В трех милях от берега мы выполнили погружение для дифферентовки, чего не делали уже три дня. Но на перископной глубине движение водных масс ощущалось слишком сильно, и мы были вынуждены погрузиться глубже - до 80 футов. Даже на этой глубине лодку покачивало, словно колыбель. Отмечу, что обычно уже на перископной глубине лодка попадает в обстановку абсолютного покоя, но если непогода длится несколько дней подряд, то волнение может ощущаться на глубине до 100 футов, особенно на мелководье. Когда номер один выполнил все операции по дифферентовке, мы снова всплыли, готовые отдаться на волю гигантских водяных валов. Первым открыв люк на мостике, я получил в лицо порцию ледяной воды, которая заливала мостик, пока мы не набрали полную плавучесть. В течение следующих двух часов на нас вылилось столько воды, что пять пар биноклей пришли в негодность: между линзами попала вода. Наш электрик Котрелл (известный выдумщик, изобретатель и мастер на все руки) проработал всю ночь, сумел разобрать их на части и к утру собрать снова, но годными к работе оказалось только четыре пары. А пока мы были вынуждены вести наблюдение невооруженным глазом.

В семь часов вечера мы сидели в кают-компании и пытались поесть (скажу сразу, удавалось это не всем). Неожиданно в рубку из верхнего люка хлынула вода, затем раздался тяжелый удар, вслед за чем все присутствующие непроизвольно схватились за уши. Сообразив, что произошло, я побежал в пост управления и дернул ручку машинного телеграфа на "стоп". Накатившая тяжелая волна захлопнула крышку верхнего люка, в результате дизели вытолкнули часть воздуха из помещения, и он стал неприятно разреженным. В пост управления лилась вода через голосовую трубу, и в какой-то момент мне показалось, что мы находимся под водой (позже Брайан Миллз, несший вахту на мостике, заверил меня, что именно так и было). Когда поток воды из голосовой трубы иссяк, я вызвал мостик и поинтересовался, как там дела. Возбужденный голос Миллза сообщил, что все на месте и пока за борт никого не смыло. Тогда мы открыли люк (далее следует выписка из корабельного журнала):

"19.05. Медленно идем вперед. Попробовали увеличить обороты до 280, но море явно вознамерилось повторить шутку с захлопнувшимся люком. Решили поддерживать низкие обороты, пока погода не улучшится.

20.07. Прошли Макл-Флагга (северная оконечность Шетландских островов). Видимость нулевая. Изменили курс на 019.

15 ноября

00.55. В результате сильной качки вышел из строя гирокомпас. Идем по магнитному компасу. Погода не улучшается, вода заливает мостик.

10.35. Волнение немного уменьшилось. Увеличили обороты до 380, скорость 7,5 узла. Гирокомпас устойчиво показывает 10 градусов отклонения от магнитного; очевидно, с ним не произошло ничего серьезного. Из-за сильной качки стрелка магнитного компаса ведет себя крайне неустойчиво, перешли на управление по гирокомпасу. Перед закатом проверили гирокомпас по солнечному азимуту.

16.36. Увеличили обороты до 400, скорость 10 узлов, погода улучшается.

16 ноября

01.07. Увеличили обороты до 420.

07.40. Погружение для дифферентовки.

08.29. Всплыли. Следуем дальше на 420 оборотах, скорость 11,4 узла. Видимость отличная, периодически попадаем в снежные заряды.

13.58. Обнаружили неопознанный самолет. Срочное погружение.

14.30. Всплыли и следуем прежним курсом.

21.00. Впервые после выхода из Лервика наблюдали звезды. Определились по небесным светилам. Находимся примерно в 50 милях к зюйд-зюйд-весту от счисляемой точки".

Меня начали всерьез беспокоить проблемы навигации, поскольку мы долгое время находились вне пределов видимости берега и почти не имели возможности проверить свое местонахождение по солнцу, луне и звездам. В таких случаях нужно идти по счислению, учитывая возможные отклонения, известные течения, погрешность измерений лага в ненастную погоду и множество других факторов. Так мы и поступали в течение двух предыдущих суток. Однако, когда мы увидели звезды и определили свое местонахождение, получилось, что в действительности мы находимся в 50 (!) милях от точки, полученной по счислению. Иными словами, после выхода из Лервика мы каждый час ошибались на одну милю! Причин тому

могло быть три:

1. Мы сделали серьезную ошибку при счислении. Но я лично неоднократно проверил проложенный на карте курс и не нашел никаких отклонений. Все возможные факторы были учтены.

2. Возможно, мы видели звезды не там, где они находятся в действительности, и обман зрения вызван атмосферными явлениями. На самом деле в течение тех пяти минут, когда нам открылся участок звездного неба, горизонт был виден нечетко, и пять линий, нанесенных на карту, не пересеклись в одной точке. Но, даже учитывая этот факт, ошибка была слишком велика.

3. Мы попали в неизвестное течение. Однако, если верить адмиралтейским лоциям, в этом районе в это время года не наблюдаются южные течения. Возможно, под длительным воздействием ветров возникло поверхностное течение. Если так, то, чтобы получить ошибку в 50 миль, оно должно иметь скорость не менее одного узла.

Я решил больше не ломать себе голову в надежде, что утром звезды будут видны лучше.

Вскоре после полуночи мы получили радиограмму из штаба для Вейда. Он сам помогал расшифровывать сообщение, приплясывая на месте от нетерпения. Через несколько минут мы поздравили нашего товарища с рождением сына.

Наступающий день был днем моего рождения. Мне исполнилось тридцать лет. Словно желая сделать мне подарок, погода резко улучшилась. Когда я перед рассветом поднялся на мостик, бледное небо было усыпано звездами, и видимость была превосходной. Чтобы подстраховаться, я решил заняться определением местоположения корабля по звездам параллельно со штурманом. Когда окончательно рассвело и горизонт стал четкой линией, Брайан Миллз и я поднялись на мостик, чтобы взять направление на звезды, пока их еще видно.

Взять направление на звезду в подводной лодке в ненастную погоду - дело непростое. Прежде всего, когда собираешься идти на мостик, секстан следует обязательно завернуть в полотенце, потому что зеркала и линзы покроются влагой раньше, чем ты начнешь работу. Когда ты пытаешься поймать в разрыве между облаками звезду, а в просвете между волнами линию горизонта, очень важно защищать секстан от брызг; желательно также удержаться на ногах на пляшущей под ногами палубе и не свалиться за борт при ударе очередной волны (не забудьте, что "высота вашего глаза" в субмарине всего 15 футов). Иногда нужный результат достигается только чудом. В условиях арктической зимы дополнительным препятствием являются одеревеневшие от холода пальцы, но эта трудность привычна

всем морякам, которым приходится плавать в полярных широтах. В общем, задача почти одинакова для субмарины и любого небольшого судна, с той разницей, что на субмарине невозможно установить на мостике хронометр. Держа секстан в правой руке, вы регулируете верньер левой рукой. Когда вы видите в зеркальце отражение звезды, поворачивающееся по касательной к горизонту, вы говорите: "Приготовиться!", а когда оно оказывается в нужной точке, кричите "Стоп!" в голосовую трубу. Этот приказ передается вахтенному, который все это время не сводил глаз с хронометра, и он записывает точное время наблюдения. Тогда вы считываете с секстана угол наклона звезды и называете градусы и минуты. Эта информация тоже передается в пост управления. Если вы в точности не знаете, что это за звезда (возможно, вы видели ее всего несколько минут в разрыве между облаками), возьмите ее пеленг, чтобы можно было найти вашу звездочку в соответствующем атласе. Если же вы узнали ее, прислушайтесь к музыке ее названия. Какие у них необыкновенно поэтические имена! Вега, Денеб, Сириус, Альтаир, Альдебаран, Бетельгейзе... Веками они несутся сквозь пространство, причем из траектории так точны, что астрономы рассчитали их положение на годы вперед, давая мореплавателям возможность получить с небес информацию, столь необходимую на земле.

Тем, кто так же несведущ в вопросах навигации по небесным телам, как я до войны, вкратце поясню суть. Вы считаете, что находитесь в центре океана в точке Х. По таблицам находите высоту над горизонтом любой звезды, видной из этой точки в определенное время наблюдения. При помощи секстана вы измеряете действительную высоту. Если значение действительной высоты больше, это значит, что вы ближе к звезде, чем считаете, а расчеты, выполненные по таблицам, покажут на сколько. Предположим, вы находитесь на 10 миль ближе к звезде, которая находится на востоке. На карте вы проводите линию на восток от позиции Х и отмечаете на ней 10 миль. Через эту точку вы проводите еще одну линию под прямым углом к первой. Это "линия положения", и вы находитесь где-то на ней. Повторив то же самое с другими звездами, вы получите несколько "линий положения", которые, если ваши измерения и расчеты точны, пройдут через одну точку. Ваше судно находится именно здесь.

В тот день видимость была отличной. Мы со штурманом произвели расчеты и выяснили, что полученные нами точки на карте практически совпадают, разница между ними всего одна миля. Мы взяли точку, расположенную посередине между двумя расчетными, и нанесли ее на карту, отметив время. Таким образом подтвердилось наше предположение о наличии сильного

течения, имеющего скорость не менее двух узлов и направление зюйд-зюйд-ист. Я успокоился, поскольку твердо знал, где мы находимся. Но моя уверенность исчезла через несколько часов, когда вахтенный на мостике доложил, что видит землю там, где ее не должно быть! Я поднялся на мостик и убедился в наличии на востоке земли, которую я смог разглядеть невооруженным глазом. Воздух был сухой, и видимость отличная. На горизонте было ясно видно зубчатое образование, из-за дальности слегка затянутое голубоватой дымкой, но четко очерченное. Его нельзя было списать на разыгравшееся воображение или мираж. В бинокль я даже разглядел покрытые снегом горные вершины. Все это очень нервировало и раздражало. Я взял пеленг на непонятную землю и отправился вниз изучать карту.

Совершенно очевидно, обнаруженная земля была высшей точкой Лофотенских островов, но, если наши утренние наблюдения верны, она находилась на расстоянии девяноста миль от нас и не могла быть видна. А потом я вспомнил холодное январское утро 1941 года, когда мы выполняли тренировочные упражнения на лодке "Н-28" в районе острова Малл. Погода была почти такой же, воздух чист и морозен, а вода была намного теплее. В результате образовался низкий слой влажного воздуха, который сыграл роль линз, создавая фантастические миражи: буйки становились высокими мачтами, которые уменьшались по мере приближения к ним, мачты и трубы поднимались и опускались, как поршни; далекие острова словно приподнимались над горизонтом, хотя по расчетам должны оставаться невидимыми.

Это повторилось и сейчас. Когда мы вели наблюдения, звезды были видны превосходно, но в результате рефракции поднялась линия горизонта, поэтому "линии положения" не сошлись в одной точке, а образовали пятиугольник, каждая сторона которого имела длину около 10 миль. На этот раз измерения с нами производил еще и Блейк. Все вычисления мы произвели независимо друг от друга и получили один и тот же результат. Тогда мы поставили точку в центре пятиугольника и хором сказали: "Мы здесь!" Позже мы еще раз испытали трудности из-за рефракции в Красном море.

Дальнейшее плавание шло без серьезных проблем с кораблевождением. Все вахтенные офицеры при возможности определяли местонахождение субмарины по звездам. Между делом выяснилось, что Блейк серьезно интересуется навигацией, причем делает быстрые успехи в изучении предмета. Каждый вечер, если на небе были видны звезды, в кают-компании начиналась работа. Двое из нас приступали к расчетам,

остальные оказывали посильную помощь, идентифицируя звезды, находя нужную информацию в "Морском альманахе" или высчитывая по таблицам логарифмы. Так мы получали результаты. Несовпадение на полмили вызывало снисходительные улыбки. Даже чиф заинтересовался этой работой, и хотя он ни разу не взял в руки секстан, но ознакомился с методикой и мог не потеряться в таблицах.

Мы продолжали путь на север. Полярная звезда все выше поднималась над северным горизонтом. Погода стояла изумительная. Было очень холодно, по воздух был чист и прозрачен. По ночам все вокруг было залито лунным светом, небо усыпано звездами, полыхало северное сияние. Ветер был не слишком сильным, море лениво перекатывало длинные пологие валы. Мы быстро пришли в себя после безумства стихии, с которой начался наш поход, больше никто не вспоминал о морской болезни. По вечерах в жилых помещениях стало оживленно.

Не обходилось и без тревог. Однажды рано утром, когда вестовой в назначенное время менял на мостике опознавательный огонь, он уронил осветительный патрон. Поднимая его, он случайно дернул за веревочку и привел его в действие. Шипя и выплевывая искры, патрон скатился в боевую рубку. Все, кто услышал шум, вывалились из коек и, не успев продрать глаза, пошли в боевую рубку, которая была наполнена ярким светом и едким дымом. Я принялся лихорадочно искать перчатки, но мой старший помощник оказался храбрее. Он взял плюющийся огнем цилиндр голыми руками, быстро вскарабкался по трапу на мостик и выбросил патрон в море. Дизели очень скоро высосали остатки дыма из внутренних помещений, но мы понимали, что горящий патрон видно на несколько миль вокруг, поэтому следующие полчаса чувствовали себя неуютно. Наверное, нечто подобное ощущает грабитель, который среди ночи забрался в спящий дом и случайно чихнул.

На следующую ночь впервые за время моего капитанства меня разбудил крик:

- Капитана на мостик!

Я скатился с койки, где спал полностью одетый, в ботинках и с биноклем на шее, и, чувствуя, как все внутри сжалось от тревоги, побежал в пост управления, стряхивая с себя остатки сна. Забираясь по трапу на мостик, я пытался догадаться, что увижу наверху. Еще не выбравшись в ночной холод, я увидел, что звезды на небе резко двинулись по кругу. Мы выполняли поворот "лево на борт". Стоя у переговорного устройства, старший помощник отдавал негромкие команды.

- Что случилось, номер один? - спросил я.

Он сказал, что услышал всплеск и увидел в воде фосфоресцирующую полоску, двигавшуюся прямо на нас. Это могла быть торпеда, хотя не исключено, что наш покой потревожила большая рыба. Мы внимательно осмотрелись по сторонам. Но над темной линией горизонта ничего не было видно; всюду, насколько хватало взгляда, было только море, равнодушное, бескрайнее, пустынное. Через несколько минут мы вернулись на прежний курс. Возможно, старпом заметил прыжок дельфина, но это могла быть и торпеда, поэтому офицер поступил совершенно правильно, вызвав меня на мостик. Я много раз повторял, что вахтенный на мостике обязан вызвать меня при обнаружении врага, даже если он в этом не уверен. Я пользовался любой возможностью внушить своим офицерам, что лучше сто раз вызвать меня на мостик среди ночи по пустякам, чем один раз опоздать. В следующих походах были моменты, особенно после нескольких бессонных ночей, когда у меня появлялось искушение пересмотреть свои взгляды на этот вопрос. Если тебя будят, когда ты только что провалился в сон, которого уже сорок восемь часов жаждало твое измученное тело, а тревога оказывается ложной, иначе как пыткой это назвать нельзя.

К середине дня 18 ноября мы подошли к точке, где должны были повернуть к мысу Нордкап. Утром я предполагал увидеть "Смелый", мы шли ему на смену, но мои ожидания не оправдались. Позже выяснилось, что часом раньше на "Смелом" заметили нас: над горизонтом появились верхушки наших перископов. Они нырнули и провели на нас учебную атаку. Но об этом я узнал, когда мы встретились с Джимми Лондерсом в кают-компании "Вперед", и был шокирован неэффективностью своей службы наблюдения. А пока мы спокойно следовали своим курсом, не предполагая, что находимся под наблюдением и, более того, являемся учебной мишенью. В тот раз нам повезло, что "Смелый" был не немецкой лодкой.

Из бортового журнала:

"13.00. Изменили курс на 90°. Прекратили использование радара из-за близости береговой линии.

15.20. Определились по звездам. Находимся в точке с координатами 71°03' С, 18°56' В. Нас все еще сносит в южном направлении, но я решил игнорировать этот факт, пока мы шли по счислению; повернуть к берегу лучше слишком рано, чем слишком поздно: таким образом я точно не пропущу Норвегию. Мне не хотелось рисковать и уйти на север от Нордкапа. Изменили курс на 79°. Снизили скорость до 10,5 узла. Увеличили зигзаг, чтобы не прибыть к месту назначения раньше, чем перед

рассветом.

20.30. Видим землю, пеленг 110°, идентифицировали как северную оконечность Сере. Земля появляется все чаще.

22.48. Определились по береговым ориентирам. Оказалось, что мы ближе к Сере, чем считали, таким образом, здесь есть течение в сторону берега. Это подтвердили последующие измерения и расчеты, проведенные в 23.51. Теперь мы точно знаем, где находимся".

Мы прибыли на место. Конечно, ничего иного и быть не могло. Но впервые в своей командирской практике я привел лодку к месту назначения и имел все основания с облегчением вздохнуть. Мы прошли 1500 миль по пустынному океану и вышли в нужную точку. Как тут не возгордиться? 19 ноября в 3.50 мы вошли в район патрулирования. До обязательного погружения еще оставалось два часа. Дул холодный, пронизывающий ветер, море было беспокойным. Волны сердито бились в корпус лодки, иногда доставая до мостика в выплескивая нам в лица порции ледяных брызг. Ночь была лунной, на темной воде весело искрилась серебристо-белая дорожка. В шесть часов утра мы нырнули, сразу ушли на 80 футов, потому что было еще темно, и медленно направились к вражескому берегу.

Два часа спустя мы вернулись на глубину 32 фута, и я приступил к первому осмотру района патрулирования.

* * *

Этот поход не был богат событиями. К тому же вокруг не было ничего интересного. Самая северная европейская страна, которую пересекает Северный полярный круг, выглядела мрачной и угрюмой. Казалось, здесь отсутствуют все краски, кроме черной и белой. Берег состоял из черных утесов и белого снега. На заднем плане виднелись горы, также казавшиеся хмурыми и унылыми. Иногда с берега налетали снежные вихри: они начинались всегда неожиданно и быстро заканчивались. Частенько внезапные снегопады до неузнаваемости меняли окружающий нас ландшафт, окрашивая редкие черные пятна в белый цвет. Берега имели характерную форму, поэтому определять местоположение корабля было нетрудно. Нередко налетевший с берега ветер поднимал такое волнение, что было нелегко удерживать лодку на перископной глубине; волны постоянно заливали линзы перископа. Операторы горизонтальных рулей и вахтенные офицеры получили хорошую практику.

Недалеко от нашего района патрулирования, скрытый выдающейся в море полоской суши, находился порт Хаммерфест. Многочисленные островки образовали естественный экран, за которым немцы могли перемещать свои корабли без опасения,

что их обнаружат. Но если они намеревались отправить "Шарнхорст" в атаку на русские конвои, он должен был выйти в открытое море через тот или иной выход, число которых было ограничено. Один из этих выходов мы сейчас с интересом изучали в перископ. Если бы "Шарнхорст" появился здесь, нам следовало атаковать и потопить его, а в случае неудачи доложить о его появлении в адмиралтейство. Между нами и ближайшим участком берега находился район, отмеченный на наших картах как "объявленное немцами минное поле". Мы должны были осуществлять патрулирование по краю, нарушив его границы только в случае атаки.

Как-то ночью мы решили, что настал наш час. Мы находились на поверхности и подзаряжали батареи, медленно двигаясь в двух милях от минного поля. По небу плыли облака, в разрывах между которыми изредка проглядывала луна. Вахту на мостике нес Блейк. Свободные офицеры после ужина собрались в кают-компании поиграть в покер. Неожиданно раздался сигнал тревоги. Уже по пути в пост управления я услышал голос рулевого, повторяющий приказ:

- Руль направо до упора. Капитана на мостик!

Это могло означать только одно: на мостике заметили цель. Когда я выбрался в ночь, мы выполняли поворот в сторону берега. В бинокль я сразу увидел черный силуэт корабля в некотором отдалении от берега.

- Отлично, Блейк, я его вижу. Приготовьтесь брать пеленги.

Я дернул ручку телеграфа, приказывая полный вперед, и через несколько мгновений мы неслись к цели.

- Приготовиться к атаке!

Я чувствовал, что от волнения и восторга у меня дрожат руки. Правда, меня начало слегка тревожить, что цель не приближалась. Блейк брал частые пеленги цели и передавал их штурману, наносившему данные на карту. Они менялись очень незначительно, и создавалось впечатление, что цель если и движется, то не вперед, а назад. Штурман предупредил, что мы приближаемся к минному полю, и нерешительно добавил, что пеленги меняются очень незначительно и проходят через один из мелких островков. Это подтвердило мои подозрения. Вздохнув, я приказал снизить скорость и переложить руль направо, чтобы лечь на курс прямо к цели. Вскоре стало очевидно, что наша мишень совершенно неподвижна. К сожалению, мы снова оказались обманутыми причудливой игрой света. Луна или северное сияние в какой-то момент осветили материк, оставив островок в темноте. Вот он и стал темным силуэтом, стоящим в отдалении от земли. Что ж, и такое бывает. Оставалось только

вернуться к прерванной игре.

Еще мы несколько раз видели шарящие по небу лучи прожекторов в районе Хаммерфеста. И больше ничего не нарушило монотонную скуку этого боевого похода. Но я был рад этому. Команда потихоньку привыкала к будням подводников, а я мало-помалу научился больше доверять вахтенным офицерам. Теперь я играл в свободное время в покер в кают-компании или спал на своей койке, но какая-то часть моего существа постоянно бодрствовала и прислушивалась, не раздастся ли команда: "Капитана на мостик!"

* * *

Вот как проходил наш обычный день в том походе.

06.00. Меня будит матрос и сообщает, что уже светает. Я поднимаюсь на мостик и вижу, как небо на востоке начинает едва уловимо бледнеть. Оглядевшись по сторонам, я отмечаю, что мы находимся в нужном районе. Тогда я приказываю готовиться к погружению. Внимательно оглядев горизонт в бинокль, я спускаюсь вниз. Погружением руководит вахтенный офицер. Я стараюсь, чтобы мои офицеры почаще практиковались в этом. В посту управления люди занимают свои места. Дважды звучит ревун, впередсмотрящие спускаются по трапу вниз. Мы начинаем погружаться, а я внимательно прислушиваюсь к звукам, доносящимся из башни. Но вот люк закрыт и задраен, и в пост управления спускается вахтенный офицер. Мы плавно скользим на глубину 80 футов. В помещении очень спокойно. Дизели не работают, не слышен свист ветра, только ровно жужжат электродвигатели. Так пройдет два часа, пока не станет достаточно светло, чтобы можно было использовать перископ (в северных широтах предрассветные сумерки длятся долго). Я удаляюсь на свою койку, предупредив вахтенного, чтобы он разбудил меня без десяти минут восемь. Все свободные от вахты офицеры незамедлительно следуют моему примеру.

08.00. Мы поднимаемся на перископную глубину, и я как следует осматриваюсь, чтобы составить представление о погоде и видимости, проверить наше местоположение по одному или двум пеленгам. Затем я оставляю перископ вахтенному офицеру, который медленно ведет корабль по пятимильному участку патрулирования, который я нанес на карту. Каждые полчаса он проверяет, не отклонился ли от курса. Начался день, поэтому все помещения ярко освещены и сразу стали выглядеть более привлекательно. Я возвращаюсь в кают-компанию и вместе со всеми отдаю должное не слишком аппетитному завтраку. Следует отметить, что наш кок вынужден готовить еду на пятьдесят человек в камбузе размером с половину кухни небольшой

современной квартиры, поэтому от него не следует ожидать особых кулинарных изысков. Но если бы он хотя бы немного разнообразил рацион! Завтрак следует описать отдельно. Обычно он состоит из консервированного бекона (всегда скользкого и какого-то дряблого), плавающего в тепловатой лужице томата (тоже консервированного). Кофе, сваренный из растворимого кофейного порошка и концентрированного молока, пить невозможно, но мы, конечно, его пьем. Зато с тостами все в порядке, поскольку делаем мы их сами в электрическом тостере. А к ним у нас имеется изрядный запас масла и мармелада.

От завтрака до ленча. Сон, прерываемый (для меня) периодическими визитами к перископу, чтобы посмотреть, как идут дела. Вахтенные сменяют друг друга каждые два часа.

Ленч. Обычно холодная солонина или колбасный фарш с отварным картофелем, соленьями, чатни[17] или кетчупом. После ленча - снова сон, чтение или внесение записей в журнал.

Около 14.30. Начинает темнеть. Я еще раз внимательно осматриваю в перископ береговую линию. Но скоро я уже ничего не вижу. Мы уходим на глубину и удаляемся от берега. Я не хочу всплывать близко к земле в такие ясные лунные ночи. В помещениях субмарины гаснет яркий свет, теперь мы используем только красные лампы. Около 16.00 мы пьем чай.

Около 16.50. Я напоминаю вахтенному офицеру, что подошло время объявлять пятиминутную готовность к всплытию. В принципе операции погружения и всплытия совершенно идентичны, но я всегда акцентирую разницу. При всплытии впередсмотрящие должны успеть натянуть теплую одежду, а механики подготовиться к пуску дизелей. Я слышу приказы и вижу, что люди занимают свои места. А я тем временем напяливаю поверх свитера и старых форменных брюк "урсуловский" костюм, шлем и кожаные ботинки на меху. Затем я аккуратно протираю линзы бинокля, проверяю фокус, опускаю защитный козырек над линзами, натягиваю шерстяные перчатки и иду в пост управления. Мы находимся в полной темноте, тусклый свет только слегка освещает шкалы приборов. Наш акустик Макилмюррей докладывает из своего угла, что вокруг все чисто. Мы поднимаемся на перископную глубину, и я быстро произвожу круговой осмотр.

Вокруг абсолютно темно и не видно ничего, кроме лунной дорожки на воде. К ней мы и идем, чтобы силуэт лодки был менее заметен при всплытии.

"Всплываем!"

Робинсон открывает крышку нижнего люка. С тихим шипением убирается вниз перископ, я поднимаюсь по трапу,

вслед за мной идут впередсмотрящие. Почему-то именно здесь в темной боевой рубке я особенно остро чувствую себя оторванным от всех. Снизу доносится голос старшего помощника, но мне кажется, что он очень далеко. Но вот раздается свист воздуха, рвущегося в балластные танки. Номер один стоит у люка и громко считывает показания глубиномера: "25 футов, сэр, 15 футов, сэр..." Люк еще находится под водой, но в лодке создалось избыточное давление, от которого лучше избавиться поскорее. На глубине десять футов верхушка боевой рубки показывается из воды. Давление помогает распахнуть люк, и воздух вырывается наружу. Из-за ветра я остаюсь на трапе, причем держусь особенно крепко. (Известен случай, когда одного из командиров при всплытии выбросило за борт, беднягу потом так и не нашли.) Затем выбираюсь на мостик. На мостике еще бурлит вода, а с башни перископа сыплются ледяные соленые брызги. Холодный воздух в первые минуты неприятно покалывает отвыкшие от свежего воздуха легкие. Я направляюсь к голосовой трубе, открываю заглушку и оглядываюсь по сторонам. Надо убедиться, что мы всплыли не под носом у вражеского судна. Это довольно напряженный момент. На мостике появляются впередсмотрящие и вахтенный офицер, которые также начинают внимательно всматриваться в темноту. Лично я начинаю обзор с самого опасного сектора - с кормы, потому что оттуда врагу проще всего разглядеть нас под лунным светом. Мы тихо двигаемся на электродвигателях. Лодка еще не набрала полную плавучесть: на палубе плещется и пенится вода. После застоявшегося воздуха, которым мы долго дышали, свежий воздух кажется почти неприятным из-за резкого запаха соли, водорослей, рыб. Иногда вонь была такой сильной, что частенько ночами мы внимательно разглядывали палубу: не зацепилось ли где-нибудь мертвое морское животное.

Пять минут мы внимательно осматриваемся - вокруг все тихо и спокойно. Тогда я приказываю запустить главные двигатели. Получив такой приказ, старший помощник знает, что можно закончить продувку балластных цистерн для сообщения субмарине полной плавучести и начать подзарядку батарей. Вскоре он дает команде с нетерпением ожидаемое разрешение курить. Обычно я не остаюсь на мостике долго.

Если ситуация не вызывает беспокойства, я оставляю корабль на вахтенного офицера, даю ему специальные указания, если считаю необходимым, и спускаюсь вниз.

Вечер. Это самое лучшее время суток. Примерно в половине восьмого мы ужинаем. Поскольку пища горячая, а мы успели проголодаться, ужин всем нравится и не вызывает нареканий.

Обычно он состоит из супа, мясного блюда с гарниром из зеленых овощей, на десерт сладкий пудинг или консервированные фрукты. После кофе мы остаемся за столом при тусклом, но удивительно уютном свете (по ночам для освещения используются красные лампы). Теперь можно спокойно покурить и сыграть в карты. Мы "зарядились" свежим воздухом, плотно поужинали и чувствуем себя вполне комфортно. Лампа над столом мерно покачивается в такт движению корабля. Иногда нам не хочется играть в карты, тогда мы просто сидим за столом и ведем беседы, причем их темы могут быть самыми неожиданными. Мы говорили о том, каковы наши шансы встретить вражеский корабль, где будет "Шторм" через год в это время, где каждый из нас мечтает жить после войны и чем заниматься, какие лучшие ночные клубы в иностранных портах... В какой-то момент в разговоре возникает пауза, один из собеседников зевает и сообщает, что идет спать. Чиф берет очередную сигарету длинными, пожелтевшими от никотина пальцами и отправляется в машинное отделение проверить, как идет зарядка батарей. Я поднимаюсь на мостик вдохнуть еще несколько глотков свежего воздуха. Полюбовавшись красотой северной ночи, я беру несколько пеленгов на береговые объекты и иду вниз уточнить местонахождение субмарины. Вернувшись в кают-компанию, я почти наверняка увижу там чифа с неизменной сигаретой в зубах. Если есть настроение, мы можем еще поговорить, только очень тихо, чтобы не мешать спящим. Незадолго до десяти часов (в это время меняются вахтенные) я включаю электрический чайник. Мне необходимо приготовить четыре чашки какао: одну для вахтенного, который сейчас спустится с мостика, вторую для офицера, который готовится идти на смену, третью для чифа, четвертую для меня. Около одиннадцати часов я задергиваю занавеску возле моей койки и проваливаюсь в сон.

На следующее утро меня разбудит вестовой и сообщит, что начинает светать.

* * *

Поход оказался неожиданно коротким. Мы были очень удивлены, когда вечером 21 ноября получили приказ возвращаться. Нам предписывалось уйти из района патрулирования в два часа ночи. Таким образом, паше боевое дежурство длилось всего четверо суток. На рассвете 22 ноября мы уже отошли довольно далеко от берега и следовали домой по поверхности. Весь день погода была прекрасной, дул легкий попутный ветер, море слегка покачивало лодку, а в сумерках на небе появились яркие звезды. Вечером 26 ноября мы получили

сообщение, что маяк Макл-Флагга будет гореть для нас всю ночь. Ровно в четыре часа утра мы заметили его тусклый огонь справа по курсу. К десяти часам мы были в гавани Лервика, которую покинули в тот же день, и через два дня вошли в Клайд, совершив переход длительностью 3500 морских миль.

Мы несли дежурство на 71-м градусе северной широты. А менее чем через три месяца мы уже потели в тропиках в четырех градусах от экватора.

Глава 13.
Переход на Цейлон

Мы вышли из Холи-Лох наутро после Дня подарков[18]. Когда мы отходили от плавбазы, к моему величайшему сожалению, Джефф Стюарт был в числе провожающих. Мне пришлось с ним расстаться. Не приходилось сомневаться, что, благодаря своему опыту и многочисленным достоинствам, его в ближайшем будущем пошлют на командирские курсы. Не было смысла тащить его с собой на Цейлон, чтобы по прибытии отправлять обратно. Лучше сразу назначить на должность старшего помощника Брайана Миллза, чтобы он успел освоиться на новом месте за время перехода. И не придется "менять коней на переправе": производить замены в составе офицеров субмарины накануне серьезного похода. Мы решили, что будет справедливее перевести Джеффа на одну из субмарин, действовавших в прибрежных водах. Но Джефф так и не попал на командирские курсы. Несколькими месяцами позже, находясь в отпуске, он вместе с женой погиб из-за нелепой случайности.

Брайан Миллз женился всего за две недели до нашего выхода в море. Так что новая должность и большая ответственность должны были помочь ему меньше тосковать о молодой жене. А на место штурмана у меня был Ричард Блейк, во время северного похода он доказал, что вполне способен справиться с этой работой. Теперь в комсостав нашей субмарины входили:

Старший помощник: лейтенант Брайан Миллз.

Торпедный офицер: лейтенант Р. Вейд.

Штурман: младший лейтенант Р. Блейк.

Инженер-механик: уоррент-инженер В. Рей.

Эта команда оставалась неизменной до возвращения в Англию через шестнадцать месяцев. Менялись только звания ее членов; позже к ней добавился Дикки Фишер.

По Ирландскому морю мы плыли в компании с датской субмариной "К-14", также направлявшейся на Дальний Восток, и "Викингом" (командир Баннар-Мартин), следовавшей в Плимут. Сопровождала нас старая знакомая "Катти Сарк". Утром 29 ноября мы погрузились к югу от островов Силли, и через перископ я в последний раз увидел Англию. "Викинг" и "Катти Сарк" быстро удалялись на северо-запад к Плимуту. "К-14" тоже опускалась в глубины моря. Нам было приказано следовать в Гибралтар независимо друг от друга и разными курсами, погружаясь в светлое время суток.

Канун Нового года мы встретили в Атлантике, идя курсом на юг. В этот день у нас впервые появилась корабельная газета. Вернее, на первых порах это был небольшой информационный листок, впоследствии ставший газетой. Я принял решение выпускать информационный бюллетень, поскольку считал необходимым держать команду в курсе текущего положения дел. Вскоре я стал добавлять информацию о ситуации на важнейших фронтах, регулярно получаемую по радио, а еще немного позже начал включать в разросшуюся газету кое-что для развлечения: головоломки, ребусы, тесты. Со временем в нашем корабельном издании стали появляться вклады всех членов команды, желавших проявить свои таланты в сочинительстве или рисовании. У нас в кают-компании имелась внушительная подшивка американских журналов с роскошными фотографиями кинозвезд в разной степени обнаженности. И я добавил "уголок красоты", каждый вечер вырезая из журнала фотографию очередной красотки и вклеивая ее в газету. Издание существовало в одном экземпляре, который я печатал лично (я довольно быстро печатаю на машинке, используя по два пальца на каждой руке). По вечерам газета переходила из рук в руки и прочитывалась всеми членами команды от первой до последней строчки. Поскольку в ней содержалась секретная информация, я собирал и хранил все выпуски у себя. Я храню их до сих пор. В процессе написания этой книги я неоднократно просматривал пожелтевшие страницы с загнутыми уголками и пятнами машинного масла, вчитывался в заметки о буднях субмарины, в незамысловатые юмористические рассказы и мысленно перенесся в те далекие военные дни. Я назвал свой листок "Добрый вечер", в противоположность названию газеты для подводников, издаваемой редакцией "Дейли миррор" и называющейся "Доброе утро". "Добрый вечер" появлялся практически каждый вечер на протяжении всего похода вплоть до нашего прихода в Аден на обратном пути. Его объем менялся в зависимости от самочувствия и настроения редактора (то есть меня), но частенько занимал с обеих сторон лист бумаги форматом 13 х 16 дюймов, причем печатал я через один интервал. Иногда после тяжелого дня я чувствовал себя таким измученным, что требовалось затратить немало усилий, чтобы заставить себя сесть за пишущую машинку и отпечатать очередной вечерний выпуск. Однако в те редкие вечера, когда "Добрый вечер" не появлялся, мне поступало столько жалоб, что я не сомневался: занимаясь этим делом, я не теряю время зря.

Приведу некоторые выдержки из моих информационных бюллетеней, вышедших во время перехода на Цейлон:

"31 декабря. "К-14" находится примерно в сорока милях от нас к северо-западу. Она имеет приказ отыскать шлюпку с британскими пилотами, обнаруженную с воздуха в том районе. К югу от нас замечены спасательные шлюпки с моряками трех немецких эсминцев, потопленных "Глазго" трое суток назад. Поступило сообщение о наличии, как минимум, тринадцати немецких подводных лодок в Бискайском заливе (вниманию наблюдателей!). Субмарина его величества "Шекспир" находится на пути домой и пройдет сегодня встречным курсом недалеко от нас.

1 января. С момента выхода из территориальных вод Англии мы не видели звезд. По счислению мы уже прошли Бискайский залив. Принимая во внимание время года и репутацию залива, можно считать, что с погодой нам повезло.

Мы находимся примерно в 100 милях от мыса Финистерре. Ночью получен, дальнейший маршрут до Гибралтара. После полуночи мы приблизимся к побережью Португалии и вечером 5-го выйдем в точку в 20 милях от мыса Сан-Висенти. Остаток пути мы пройдем по поверхности.

По имеющейся информации на нашем пути могут оказаться немецкие подводные лодки. Их здесь около шестнадцати.

2 января. Определились по солнцу и звездам. Находимся в 120 милях к западу от побережья Португалии. Теперь вахтенные на мостике в любой момент могут почувствовать сладостные запахи, принесенные ветром с берега. Сегодня старший помощник заметил в перископ ласточку, а вчера инженер-механик наблюдал плывущий по воде ботинок. Значит, земля не может быть далеко.

3 января. Приношу свои глубокие извинения за разочарование, постигшее всех кровожадных пиратов, собравшихся на этом корабле, но мы пока не находимся в состоянии войны с Испанией, а я еще не готов закончить свою военную карьеру, представ перед судом военного трибунала. Наша цель оказалась испанским судном "Капитан Сегерра". Оно возглавляет мой личный список судов, на которых не лежит подозрение в попытках прорвать блокаду. Мы подошли к нему достаточно близко, чтобы прочитать название и убедиться, что оно не маскируется под другое.

Мы приближаемся к побережью Португалии. Возможно, уже сегодня ночью желающие смогут увидеть огни Лиссабона. Встречные суда могут оказаться нейтральными и будут нести навигационные огни. Если судно идет без огней, скорее всего, ему есть что скрывать и оно просится на дно. Конечно, здесь могут встретиться немецкие подводные лодки.

4 января. Рано утром мы преследовали освещенное судно.

Когда подошли ближе, выяснилось, что оно освещено как госпитальное. Это показалось странным, поскольку нам не поступала информация о нахождении в этом районе наших плавучих госпиталей. Более того, у нас не было сведений и о вражеских плавучих госпиталях, которые обычно дают извещение о своих выходах в рейс и о маршрутах плавания. Мы не смогли перехватить подозрительное судно, а я не счел нужным украсить шевелюру стармеха седыми волосами, устраивая погоню с выжиманием из машин всего возможного. Тем более, что это судно вполне могло оказаться безопасным. Поэтому я пошел на компромисс и прекратил преследование, сообщив о своих подозрениях в Гибралтар. В конце концов, судно держало курс в сторону Британских островов, и может статься, что нам не сообщили о нем по чистому недоразумению.

5 января. Ночью мы прошли маяк на мысе Сан-Висенти. Под утро в небе появились два самолета, оба наши. После всплытия мы взяли курс на Гибралтарский пролив. Завтра к полудню увидим берег Африки. Если не появятся немецкие самолеты, весь путь до Гибралтара, куда мы прибудем ориентировочно завтра к вечеру, пройдем по поверхности".

Гибралтар без "Мейдстоуна" показался мне совсем другим, но нам все равно понравился, и мы с удовольствием провели там два дня. Мне удалось встретиться с младшим братом, который находился в Гибралтаре с одним из подразделений санитарного корпуса. Сразу по прибытии я отправил ему сообщение, и буквально через несколько часов он приехал в гавань на велосипеде.

После выхода из бухты мы присоединились к конвою торговых судов, следующему в Александрию. Было очень радостно смотреть, как формируется, готовясь в путь, гигантская армада судов. Еще год назад это было невозможно. Должен признаться, со времени моего посещения Средиземноморья на "Сарацине" здесь произошли серьезные изменения в лучшую сторону. Немцев выбили из Северной Африки и с Сицилии, теперь их теснили вверх по Апеннинскому полуострову. Но сохранялась возможность нападения вражеских самолетов с одной из баз на юге Франции.

Вот что я писал в "Добром вечере":

"9 января. Маршрут конвоя идет вдоль побережья Северной Африки до мыса Бон, откуда он возьмет курс на Мальту. Завтра утром мы подойдем к Орану.

Сумерки - опасное время. На рассвете враг может отправить самолет-разведчик, который обнаружит конвой, а другой самолет будет преследовать конвой и вечером наведет на него

бомбардировщики. В это время мы обычно проводим активный поиск радарами в надежде вовремя заметить самолет-преследователь. Когда мы идем с конвоем, нам запрещено погружаться.

10 января. Приношу извинения за задержку сегодняшнего "Доброго вечера". Всему виной небольшая стычка с неприятелем. Не произошло ничего серьезного. За десять минут до начала атаки мы обнаружили цель в северном направлении на расстоянии около 21 мили и доложили коммодору конвоя. Это мог быть самолет-преследователь. Атака началась с разных направлений. Первым открыл огонь корвет на левом траверзе конвоя. Через несколько секунд мы заметили самолет, летевший сквозь дымовую завесу. Он пролетел над конвоем, и еще несколько кораблей открыли огонь, в том числе "Шторм". Наши очереди прошли довольно близко от цели, но, к сожалению, эрликон не выдержал нагрузки и вышел из строя. Над конвоем были замечены еще два самолета, но на расстояние выстрела к нам они не приближались.

12 января. Сегодня я долго размышлял, как выходят из положения газеты, если нет новостей.

Море такое же голубое, как было вчера и будет завтра, Африка все так же находится справа по борту и никуда не переместилась. А мы следуем в составе конвоя с потрясающей воображение скоростью 6,5 узла. Только если вдруг над нашими головами вынырнет из облаков немецкий самолет и пойдет в атаку, тогда мне будет о чем писать в завтрашнем номере "Доброго вечера".

14 января. В данный момент мы имеем возможность наблюдать Мальту на юге, а высокие берега Сицилии - на севере. Расстояние около 60 миль. В 6 часов утра мы оставим конвой и дальше пойдем самостоятельно. 20 января должны добраться до Бейрута.

17 января. Кажется, многие члены команды считают, что на борту имеется неограниченный запас пресной воды. В отдельные дни расход в два раза превышает установленную норму. То, что мы должны 20-го прибыть в Бейрут, не означает, что нас не завернут куда-нибудь по дороге. Тогда мы будем выглядеть довольно глупо, поскольку я буду вынужден отправить сообщение, что мы не сможем выполнить приказ, израсходовав весь запас пресной воды. Если расход воды завтра не будет уменьшен, придется пойти на крайнюю меру и выдавать пресную воду "по карточкам". Не забудьте, что от наличия пресной воды на борту может зависеть наша жизнь.

19 января. Ожидаемое время прибытия - 6.45 утра. Получится

ли это, зависит от следующих факторов: а) погодных условий; б) математических способностей штурмана; в) идиосинкразии рулевых; г) доброй воли старшего механика; д) остроты желания старшего помощника попасть на берег. Почта принимается до 21 часа".

В Бейруте многие из нас впервые почувствовали аромат Востока. Здесь мы впервые увидели верблюда не в зоопарке. Мы провели в Бейруте шесть дней, за это время успели осуществить мелкий ремонт дизелей, перекрасили корабль в зеленый цвет (стандартный для вод Дальневосточного региона) и отдохнули на берегу. Здесь базировалась 1-я подводная флотилия. Первоначально эта флотилия действовала с плавбазы "Медуэй" в Александрии, но, когда ситуация на Дальнем Востоке после наступления Роммеля изменилась, на "Медуэй" (считавшийся лучшей плавбазой) поступил приказ перебазироваться в Хайфу. По пути корабль был торпедирован и затонул. В рекордно короткий срок в Бейруте была создана новая база, и флотилия перешла сюда. Позже ситуация улучшилась, вероятность встреч с врагом снизилась, и к моменту нашего прибытия база начала свертывать работу. 1-я флотилия перебиралась на Мальту на соединение с 10-й флотилией. Между тем жизнь на берегу здесь была полна удовольствий. При желании можно было покинуть Бейрут и отправиться в горы кататься на лыжах, съездить в Дамаск или Иерусалим. Я выбрал поездку в Иерусалим и провел два восхитительных дня на Святой земле. Я гулял по рощам апельсиновых деревьев и ел апельсины, срывая их с дерева. Что может быть лучше?

27 января мы ушли из Бейрута в Хайфу, где целый день провели в доке, очищая днище корабля, а 29-го взяли курс на Порт-Саид и сразу попали в полосу непогоды. Незадолго до полуночи мы получили приказ отклониться от курса для поисков возможно уцелевшего экипажа бомбардировщика "Веллингтон", который, как считалось, рухнул в море. В условиях шторма это было безнадежной задачей, но мы посвятили систематическим поискам в заданном районе четыре часа, используя в качестве прожектора лампу Алдиса. В четыре часа мы прекратили поиски и последовали дальше. Ветер гнал гигантские водяные валы к палестинским берегам. Из-за поисков экипажа "Веллингтона" мы выбились из графика, ненастная погода задержала нас еще больше... И когда мы в полночь 30-го бросили якорь в Порт-Саиде, то едва не падали с ног от усталости.

Суэцкий лоцман прибыл на борт неожиданно рано: было 5.15 утра. Мы с трудом выбрались из сладких объятий сна, расползлись по местам, благополучно миновали Суэцкий канал,

вечером добрались до порта Суэц и бросили якорь в Тьюфике. На рассвете мы уже снова были в пути. Начался 1500-мильный переход по Красному морю.

1 февраля. Мы идем на юг. Каждый день жарче, чем предыдущий. В среднем за двадцать четыре часа мы приближаемся к экватору на 4 градуса. На полпути к Адену мы пересекаем тропик Рака (это самая северная широта, на которой солнце может занимать положение прямо над головой). Те, кто бывал в этих местах, знают, как здесь бывает чертовски жарко.

На третий день жара стала невыносимой. И мы решили пойти на некоторые нарушения, впрочем позволительные в том регионе, хотя безумные в любом другом. Дело в том, что Красное море - своеобразная нейтральная территория между немецкой и японской войнами. Вероятность того, что нам придется здесь в спешке нырять, была ничтожно мала. Мы решили открыть носовой люк и люк машинного отделения, чтобы по помещениям субмарины хотя бы немного погулял свежий воздух. Каждое утро мы останавливали машины, чтобы искупаться, поставив одного человека у эрликона (мера предосторожности против акул). Однажды мы заметили спинной плавник, медленно проплывший в ста ярдах от нас через несколько минут после того, как последний матрос закончил водные процедуры. Два дня подряд мы устанавливали на носовой палубе мишень и устраивали соревнования в стрельбе из револьверов. Командные соревнования завершились убедительной победой механиков, причем я выбил наименьшее количество очков и отодвинул свою команду на последнее место.

Как-то ночью нам довелось пережить немало неприятных минут, с трудом избежав столкновения с идущим на север американским торговым судном. Мало того, что американец шел по каналу, он еще, когда я слегка отвернул, чтобы показать ему красный огонь, повернул налево ко мне, вынудив переложить руль до упора. Чтобы уйти от столкновения, мне пришлось совершить полный круг.

6 февраля. Сейчас мы идем по Баб-эль-Мандебскому проливу, ведущему в Индийский океан. В районе Перима пролив имеет ширину всего 10 миль. Мы должны выйти к точке встречи с кораблем сопровождения - траулером "Лох-Мелфорт" в восемь часов утра. Он проведет нас по каналу в Аден. Выйдя из Красного моря, пришлось вернуться к обычному режиму и держать все люки закрытыми. В районе Адена действуют японские субмарины.

Мы встретились с "Лох-Мелфортом" на полчаса раньше назначенного времени и к десяти часам уже завершили

швартовные операции.

В Адене мы провели три дня, ожидая прибытия "К-14" и "Быстрого". 10-го мы направились к острову Цейлон вместе, причем до выхода из Аденского залива нас сопровождал эскорт. Нам предстоял переход в 2500 миль.

Снова в своих воспоминаниях обращаюсь к "Доброму вечеру":

"11 февраля. Мы остаемся в компании еще два дня. В данный момент мы следуем в восточном направлении по Аденскому заливу, затем мы изменим курс, пройдя между островом Сокотра и африканским побережьем. Наблюдатели теперь при деле. Точно известно, что вблизи острова Сокотра действует, как минимум, одна японская субмарина. А где есть одна, там могут появиться и другие.

Предупреждение: я уже говорил и повторяю сейчас. Экономьте пресную воду. Как только дневной расход превысит 100 галлонов, будет введена нормированная выдача.

Здоровье в тропиках: первая и главная заповедь - содержать тело настолько чистым, насколько позволяют обстоятельства. На первый взгляд это требование может показаться невыполнимым, особенно при необходимости всячески экономить пресную воду. Однако, если подумать, в нем нет ничего невозможного. Следующее: не носите изо дня в день одну и ту же грязную одежду. Если возможно, носите белое или хаки, так лучше будет видна грязь. Если вы сильно пропотели, смойте пот или хотя бы оботритесь влажным полотенцем. Иначе соль, которая выделяется вместе с потом, начнет раздражать кожу. Постарайтесь пить как можно меньше воды или чая. Таким образом вы даете своему организму больше жидкости, от которой он стремится освободиться, а вы будете больше потеть.

12 февраля. Остров Сокотра остался к северу от нас.

Здоровье в тропиках (продолжение): носите как можно более свободную одежду. Не носите туго затянутые ремни. Если одежда плотно прилегает к телу, она мешает его вентиляции, не дает испаряться поту, создает идеальные условия для появления потницы. Носите рубашки поверх шортов. Это выглядит не столь элегантно, зато помогает циркуляции воздуха вокруг вашего тела. Самая лучшая одежда в подобных условиях - саронг. За неимением такового можно обернуть вокруг пояса полотенце.

13 февраля. В 1.30 нас оставляет эскорт. Здесь наши пути расходятся: "Быстрый" отворачивает на север, "К-14" следует прямо, а мы отворачиваем на юг. С этого момента мы вернулись к будням военного времени. Каникулы закончились. Японцы - умные и коварные враги, они весьма успешно действуют вдали от родных берегов, появляясь даже в Аравийском море.

Злободневный совет по поводу сохранения здоровья: в прошлом году в Аден прибыл корабль, прошедший Красное море в самом разгаре лета. Результат тепловой удар у трех механиков. Узнав о происшествии, капитан не обеспокоился. "Вытащим их на палубу, - сказал он, - поставим рядом ведро морской воды - пускай пьют. Напьются - вернутся к работе". Этот рассказ основан на достоверном медицинском факте. Тепловой удар наступает, когда организм лишается вместе с потом слишком большого количества соли. Прием внутрь соли в твердой или жидкой форме дает моментальный результат. Мораль ешьте больше соли.

15 февраля. И снова о здоровье. В Адене мне сказали, что хорошо загорелые люди никогда не страдают от потницы. Мораль - загорайте. Во время сегодняшнего перехода на мостик будут допускаться (по очереди) по два человека. От разумного применения солнечных ванн вы только выиграете.

17 февраля. Вы сами напросились. Вчера расход пресной воды превысил 120 галлонов, то есть на 50% больше допустимого. Теперь пресная вода будет подаваться только в следующие часы: 06.30-08.30, 11.30-12.30, 15.30-16.30, 18.30-20.30.

18 февраля. Мы идем не в Коломбо, как полагали ранее. В воскресенье 20 февраля мы встретимся с кораблем сопровождения и направимся в Тринкомали на восточном побережье Цейлона.

19 февраля. К точке встречи с "Быстрым" и кораблем эскорта мы подойдем завтра в 15.30. Кораблем эскорта будет итальянский шлюп "Эритреа", очень симпатичный внешне пароход, если, конечно, можно верить книжной иллюстрации. От точки встречи до Тринкомали останется 300 миль".

Встреча с другим кораблем в середине океана - занятие не для слабонервных. Одинокий корабль - это точка, почти незаметная на карта (если ее туда поставить). А ведь даже крупные острова иногда бывает сложно отыскать. Если же кораблей два, то и вероятность ошибки возрастает вдвое, особенно если погода неблагоприятна, не видно звезд и видимость оставляет желать лучшего. Так получилось, что 19-го числа мы не видели ни одной звезды. К счастью, утром 20-го небо очистилось. Я говорю: "К счастью", так как выяснилось, что мы несколько уклонились от курса к северу. Но у нас оставалось достаточно времени, чтобы исправить ошибку. Из радиосообщений мы знали, что "К-14" следует в Коломбо самостоятельно, а "Быстрый" накануне вышел на связь и сообщил, что опаздывает и прибудет к месту встречи с задержкой на два часа. Мы должны были успеть вовремя: начиная с 14.00 у нас не

было отбоя от желающих стать дополнительными впередсмотрящими. Я тоже чувствовал волнение, поскольку это был мой первый опыт встречи с кораблем в море так далеко от земли. Море было спокойным, солнце - ярким, а горизонт чистым. Примерно без десяти три раздался крик: "Вижу мачту, пеленг красный 20, сэр!" А через минуту мы все увидели точку, постепенно поднимающуюся над морем. Мы обменялись опознавательными сигналами и через двадцать минут близко подошли, с интересом рассматривая красивый пароход с удивительно изящными обводами. Почему-то на нем все еще был поднят итальянский флаг. Мы заняли место за его кормой и приготовились ждать. Римингтон был точен, и в 17.15 подошел "Быстрый". Мы вместе пошли к южной оконечности Цейлона.

На рассвете находящийся по левому борту остров был хорошо виден. Мы даже успели рассмотреть пик Адама, расположенный в нескольких милях от берега. Мы шли по сверкающей глади моря, в котором на небольшой глубине "висели" сонные, неповоротливые киты, похожие на затонувшие шлюпки. Сэм Мариотт на "Стоике", прошедший здесь на несколько дней раньше нас, случайно наскочил на одну из этих меланхоличных туш и так сильно изуродовал носовую часть корабля, что был вынужден отправиться в Коломбо в док. Воздух благоухал пряными ароматами, принесенными ветром с берега. На подходе к острову мы вошли в изумрудно-зеленую воду и вскоре разглядывали в бинокль густые заросли джунглей на берегу, местами подступавшие к самой кромке воды. В 18.00 "Шторм" миновал боновые заграждения на входе в бухту Тринкомали. Большая и удобная якорная стоянка была оборудована здесь по инициативе адмирала Джеймса Сомервиля для подготовки к выступлению против японского флота. В порту стояли линкоры "Королева Елизавета", "Доблестный" и "Слава", авианосец "Славный" и несколько эсминцев. Но наши взоры были прикованы к большому кораблю, пришвартованному слева от входа, - плавбазе подводных лодок "Адамант". Это был совершенно новый корабль. Я видел его, когда он строился на стапелях судоверфи Гарленда и Вольфа в Белфасте в начале 1941 года. Теперь плавбаза "Адамант" стала "мамашей" многочисленных субмарин классов S и T, приписанных к 4-й подводной флотилии в Тринкомали. С первого взгляда мне показалось, что для нас здесь не найдется места. И нам приказали швартоваться к "Ву Чанг" - весьма странному на вид китайскому речному пароходику, стоявшему в кабельтове от базы.

* * *

"Ву Чанг", хотя был маленьким и очень древним, имел одно

неоспоримое преимущество: он изначально строился для работы в тропиках. В тот вечер мы чувствовали себя необыкновенно комфортно, расположившись на открытой палубе полуюта. Мы спокойно пили портвейн, глядя на гавань и следя за причудливой игрой многочисленных огней, отражавшихся в прозрачной воде. Ближайшая японская военно-воздушная база была так далеко, что не нужно было прибегать к затемнению. От нечего делать мы придумывали и тут же рассказывали друг другу таинственные истории, происходившие непременно в джунглях: к этому располагал раскинувшийся на берегу тропический лес. Дым от наших сигар лениво поднимался и зависал над головами, словно дожидаясь легкого дуновения ветерка. Мы чувствовали приятную усталость хорошо выполнивших свою работу людей. Честно говоря, у нас были все основания для этого: мы совершили переход из Англии меньше чем за два месяца! Я уже успел побывать в штабе, доложил о прибытии и узнал, что выхода в море можно ожидать не ранее, чем через десять дней. На этот период чиф запланировал кое-какие ремонтные работы, требующие частичного демонтажа дизелей, и его механики уже приступили к делу. А мы решили позволить себе один свободный вечер. Сидя в скрипучем кресле и медленно потягивая портвейн, я смотрел на расположившихся рядом офицеров и чувствовал, что люблю их всех. Мы стали одной командой, в которой у каждого было свое место: Миллз уже справлялся с должностью старшего помощника, Блейк показал себя отличным штурманом и обладал неиссякаемым чувством юмора. Правда, Вейд держался несколько обособленно, но и на него у меня не было причин жаловаться. Что касается чифа и меня, то после неудачного начала на Кэммел-Лэрдс мы стали хорошими друзьями. Я чувствовал себя счастливым.

Время приближалось к полуночи, когда из штаба прибыл вестовой. Меня срочно вызывал командир флотилии. Для такого срочного вызова должны были возникнуть серьезные основания, поэтому я моментально протрезвел. Либо я совершил какую-то ошибку, либо случилось нечто непредвиденное. Стоя на корме небольшой моторки, которая везла меня на "Адамант", я старался изгнать из головы остатки хмеля и сосредоточиться.

Глава 14.
Малаккский пролив

На базе царила суматоха. В проходе между штабом и кабинетом командира сновали командиры субмарин и штурманы, офицеры плавбазы и посыльные из радиобюро. Я почти налетел на Вершойл-Кемпбелла, который командовал "Морским львом", когда я учился на командирских курсах, а после был назначен на "Стоунхендж". Он меня не узнал и прошел мимо с отрешенным видом человека, собравшегося в крестовый поход. Это была наша последняя встреча. Я снял фуражку, постучал в кабинет командира и вошел.

Командиром 4-й подводной флотилии был капитан Х. Ионидис. Когда я приходил в штаб, он был на берегу, поэтому я увидел его впервые. Он сидел за большим столом и изучал карту Малаккского пролива, одновременно диктуя сообщение посыльному. Рядом с капитаном стоял высокий бородатый штабной офицер - коммандер Кларк, с ним мы уже были знакомы. Капитан показывал пальцем на отмеченные карандашом участки на карте и рассуждал, успеет ли субмарина А перейти из района 1 в район 2 вовремя, чтобы сменить субмарину В. Я молча ждал, с любопытством рассматривая человека, под командованием которого мне предстоит действовать несколько ближайших месяцев. Он был одет в обычную для тропиков одежду - открытую рубашку и шорты - и наверняка последние два или три часа напряженно работал. У него была крупная, внушительная голова с коротко подстриженной седеющей шевелюрой и немного приподнятыми, будто в удивлении, бровями. Небольшие блестящие глаза были окружены мелкими морщинками, добавлявшими улыбке очарование, а серьезному выражению лица - суровость. Такие морщины появляются как результат пережитых испытаний или длительных периодов напряженных раздумий.

Через некоторое время он заметил меня и поинтересовался, чего я хочу.

- Это Янг, - пришел мне на выручку Кларк, - сегодня вечером прибыл на "Шторме".

- Вот как, - произнес он своим мягким, бархатным голосом и улыбнулся. А у меня для вас имеется пренеприятное известие. Мы только что получили информацию о готовящейся вылазке японцев через Малаккский пролив. Это может произойти в любую минуту, и мне нужны все субмарины, на которые я сейчас могу

наложить руку, чтобы заткнуть дыру. Я бы хотел, чтобы вы завтра вышли в море. Это возможно, вы думаете? - Он откинулся на спинку стула и внимательно посмотрел на меня, желая составить первое впечатление.

Мне пришлось соображать очень быстро. Разумеется, больше всего мне хотелось ответить, что мы готовы к выходу в море в любой момент. Но нельзя было забывать, что чиф уже приступил к ремонту дизелей, и ему необходимо дать возможность выполнить самые срочные работы, поэтому я попросил командира дать нам двадцать четыре часа. Он не счел нужным скрыть свое разочарование, но, выяснив, какие работы мы должны сделать до выхода, согласился предоставить нам суточную отсрочку.

Я вышел с "Адаманта" и отправился на "Ву Чанг" порадовать чифа и старшего помощника.

* * *

Первым вражеским кораблем, показавшимся в перископе "Шторма", была японская субмарина. После ничем не примечательного трехсуточного перехода по поверхности, за время которого было пройдено 900 миль, мы нырнули в районе Никобарских островов. До района нашего патрулирования в Малаккском проливе оставалось 550 миль. Продолжался сезон северо-восточных муссонов, погода стояла прекрасная. Когда на рассвете мы поднялись на перископную глубину, то сразу увидели низкие, покрытые пальмами берега островов. За весь день не произошло ничего примечательного, но около четырех часов, когда мы сидели в кают-компании за чаем, я услышал возглас Блейка:

- Капитан, сэр!

Через три секунды я уже стоял у перископа.

- Наблюдаю в воде неопознанный объект, - сказал Блейк. - Пеленг зеленый 20.

На этом же направлении гидроакустик услышал шум винтов.

Объектом в воде оказалась субмарина, следующая курсом на запад.

- Объявляйте тревогу, - сказал я. Субмарина находилась довольно далеко от нас, примерно в двух милях. Но времени на подготовку оставалось немного. И я начал выводить "Шторм" на атакующую позицию.

Мне нужно было приблизиться к вражеской лодке на дистанцию выстрела, поэтому мы спешно ушли на глубину, чтобы не выдать своего присутствия, и поспешили к ней на максимально возможной в погруженном положении скорости в 9 узлов. Через три минуты я приказал снизить скорость и всплыть на перископную глубину, после чего обнаружил, что цель

изменила курс. Вообще ее курс было сложно оценить, поскольку над водой была видна только верхняя часть рубки, носовая и кормовая части легкого корпуса оставались затопленными. Если верить перископу, нас разделяло 3400 ярдов, на мой взгляд, расстояние было больше - около 4000 ярдов. Шансы попадания при такой дальности невелики. Я решил сделать еще одну попытку приблизиться к вражескому кораблю, приказал нырнуть на 60 футов и увеличить скорость. Снова вернувшись на 32 фута, я вывел "Шторм" на атакующий курс и стал ждать нужного угла атаки.

- Приготовиться!

На этой стадии атаки я поднимал и опускал перископ каждые несколько секунд. Теперь я видел врага значительно яснее. Это была большая океанская субмарина примерно на 1500 тонн с 4,7-дюймовыми орудиями, установленными на носовой и кормовой палубах. В нижней части боевой рубки был изображен маленький белый квадрат.

Вражеской субмарине оставалось совсем немного до выхода на нужный угол, когда я заметил, что она снова меняет курс. Выругавшись, я отвернул "Шторм" влево, чтобы выйти на новый атакующий курс. Расстояние между лодками начало быстро увеличиваться, теперь мы находились за кормой врага. Я отлично понимал, что, если сейчас произведу выстрел, к тому моменту, когда торпеды достигнут цели (если достигнут), расстояние станет еще больше. Искушение выстрелить было почти непреодолимым. Но я пронес свои торпеды почти тысячу миль, чтобы топить ими японцев, и не хотел терять их зря. Поэтому я сделал над собой воистину героическое усилие и приказал прекратить атаку.

Конечно, я объяснил старшему помощнику, почему принял такое решение, и он согласился, но команда была явно разочарована. А я продолжал следить в перископ за удаляющейся вражеской лодкой, пока она не скрылась за линией горизонта, так и не узнав, что едва не стала нашей мишенью. Позже я долго ругал себя за то, что потерял время, стараясь сократить расстояние. Если бы я вышел на атакующую позицию после первого изменения целью курса, то успел бы выстрелить до следующего изменения. Это была моя ошибка.

Пребывая в мрачном настроении, я подготовил отчет о встрече с вражеским кораблем, но решил отложить его передачу на более позднее время. Если я немедленно всплыву для передачи сообщения, вражеская разведка может понять, что их субмарина обнаружена. А судя по известному мне расположению наших лодок, ни одна из них не могла атаковать врага. Так что мы

зашифровали сообщение и решили передать его после наступления темноты.

В семь часов вечера мы всплыли, передали сообщение и взяли курс на восток, держась вдали от северной оконечности Суматры. Через Никобарский канал шло так много наших субмарин, что нам приходилось строго придерживаться установленного маршрута, чтобы избегать неприятностей. Но даже при этом не обходилось без недоразумений. Как-то днем акустик доложил, что слышит шум электродвигателей по левому борту. Видимость была отличной, но в перископ я ничего не увидел. Вскоре акустик доложил, что, судя по показаниям гидролокатора, между нами 4500 ярдов (2,5 мили). Если бы я знал, что в этом районе нет британских субмарин, я провел бы атаку вслепую, по данным гидролокатора. Но я не предпринял никаких действий, поскольку в это время из похода должен был возвращаться "Тактик". (Позже я узнал, что мимо нас действительно прошел "Тактик".)

В "Добром вечере", выпущенном в тот день, я изобразил карту Малаккского пролива, указал на нем наш маршрут и место назначения. Я также написал:

"Завтра утром мы должны увидеть остров Перак, затем изменим курс и пойдем на юго-восток к району нашего патрулирования. Теперь мы можем в любой момент встретить вражеские корабли и самолеты. Вполне вероятно, что из-за появления вражеских самолетов нам придется нырять по два-три раза в день. К месту назначения мы должны подойти рано утром 2 марта, то есть послезавтра. Думаю, вам будет интересно узнать, что субмарина "Талли-Хо", в настоящее время следующая домой, доложила о потоплении немецкой подводной лодки и торгового судна. Кроме того, она атаковала вражеский эсминец и получила некоторые повреждения. Поступило сообщение о наличии в районе большого числа вражеских судов".

Поскольку "Талли-Хо" действовала к северу от нашего района патрулирования, создавалось впечатление, что нас ожидают интересные события.

На следующий день мы видели только один самолет, причем так далеко, что успели нырнуть без особой спешки. Еще мы впервые увидели джонку. Издалека я принял ее за перспективную цель; приблизившись, мы поняли, что это такое. В последнюю ночь перед подходом к району патрулирования не было ни одной тревоги. В тот вечер, склонившись над картой, чтобы произвести последние расчеты и убедиться, что мы прибудем на место вовремя, я не мог не восхититься ювелирной работой наших штабистов, безукоризненно организовавших движение субмарин по ограниченному участку. "Свирепый" (командир Робби

Александер), на смену которому шел "Шторм", покидал район патрулирования в ту же ночь, поэтому мой маршрут был проложен немного ближе к Суматре, чтобы не стать препятствием на его пути. А поскольку очень трудно определить местонахождение корабля с точностью до дюйма, на моем маршруте было предусмотрено дополнительное определение положения лодки по береговым ориентирам: за шесть часов до прихода в район патрулирования я должен увидеть маленький островок Берхала. Эти люди предвидят любую мелочь!

* * *

В пять часов утра, находясь по счислению в трех милях к северу от места назначения, мы ушли на глубину, чтобы дождаться рассвета. Через полчаса мы поднялись на перископную глубину. Ничего не обнаружив в перископ, я передал пост чифу, который иногда нес вахту, чтобы дать отдохнуть другим офицерам. Вскоре должен был появиться маяк на острове Джемур - единственный береговой ориентир, по которому я мог определиться. Как я и подозревал, с навигацией в этом районе у нас возникли проблемы. На обычной карте Малаккский пролив в этом месте выглядит достаточно широким. И, только взглянув на крупномасштабную карту, можно увидеть бесчисленные пятнышки мелей и песчаных банок, делающие этот район очень неудобным для движения подводных лодок. Только в некоторых местах глубина достигает сорока саженей[19]. Такие воды очень легко наполнить минами. К счастью, у японцев не хватало мин, и для нашей разведки этот факт не был тайной. Тем не менее, я понимал, что, если мы наткнемся на серьезное сопротивление, район сразу покажется нам очень маленьким.

Чиф находился на вахте всего десять минут, когда разглядел в воде странный объект, находившийся от нас по правому борту.

- Что там? - спросил я и оттеснил его от перископа.

- Не могу понять, - озадаченно протянул он. - Похоже на три джонки у своей плавбазы.

Должен сказать, что с первого взгляда я не смог придумать лучшее объяснение. Это мог быть большой корабль, соответствующим образом замаскированный, или несколько маленьких, сбившихся вместе. Непонятный объект почему-то все время менял форму. Прошло несколько долгих минут, прежде чем я догадался, что перед нами тот самый остров, который мы давно высматриваем, но его черты искажены из-за преломления лучей во влажной атмосфере тропиков. Теперь мы точно знали, где находимся.

Во время пребывания на Дальнем Востоке миражи доставили нам много ненужных проблем. Кроме того, очень мешали

бесчисленные бревна и стволы деревьев, которыми изобиловали эти зеленые воды. Когда мы находились на поверхности, они представляли серьезную угрозу для наших винтов, а замеченные в перископ, казались субмаринами, морскими охотниками или джонками.

Однако корабли, замеченные нами на исходе первого дня патрулирования, не были миражами. Перед закатом мы увидели две мачты, приближающиеся к нам с юго-востока. Неужели это передовой отряд японского флота? Я сразу приступил к маневрированию для выхода на атакующую позицию, но, когда они приблизились и появилась возможность разглядеть их надстройки, я понял, что передо мной очень маленькие суденышки. Одно из них имело мостик, трубу и низкий надводный борт, характерный для всех японских охотников за субмаринами. Очертания другого, по всей вероятности, были сильно искажены миражом, поэтому сначала я принял его за небольшую торговую посудину тони на 600, но оно было окрашено в серый цвет и, как выяснилось при ближайшем рассмотрении, имело небольшое орудие, установленное на носовой палубе. В конце концов я решил, что это какой-то переоборудованный противолодочный корабль-ловушка. В любом случае, это были слишком мелкие цели, чтобы тратить на них торпеды и обнаруживать себя. Море было спокойным, как тихая заводь Темзы, поэтому я осмеливался поднимать только малый перископ, и тот всего на несколько секунд. Я приказал хранить в помещениях полное молчание, мы затаились и внимательно наблюдали за врагами, стараясь сдерживать дыхание. Акустик Макилмюррей замер на своем посту, но никто не услышал характерного постукивания по корпусу субмарины: гидролокаторы вражеских кораблей нас не обнаружили. Не исключено, что у них имелась только приемная аппаратура. Они шли неторопливо, и было в их движении что-то зловещее, неотвратимое... Я видел их так отчетливо, что даже сумел насчитать десять глубинных бомб, закрепленных на корме охотника. Но они прошли мимо, не заметив нас, и вскоре скрылись за горизонтом на северо-западе.

Заметив вражеские патрульные суда в первый же день похода, мы воспрянули духом. Появилась надежда, что это предвестники начала большой игры. Нет ничего более утомительного, чем бессмысленное патрулирование день за днем по одному и тому же району, когда вокруг нет и намека на вражеские корабли. Теперь мы хотя бы знали, что можем ожидать что-то более интересное. Но в тот день мы больше ничего не видели, кроме двух или трех лениво проплывших мимо джонок. После

наступления темноты мы всплыли и сразу обнаружили силуэт корабля в миле от нас. На поверку это оказалась очередная джонка; не желая обнаружить себя, мы поспешно удалились в северном направлении; когда она скрылась из виду, начали зарядку батарей. Была вероятность, что эти джонки не такие безопасные, как казались. Их весьма несложно оборудовать радиопередатчиками и даже торпедными трубами. В этом походе мы постоянно видели их по ночам, причем в туманную погоду такие встречи являлись поводом для многих ложных тревог.

Ночи - самое тяжелое время для командира. Некоторые даже научились спать на мостике. Я тоже пробовал, но не получилось. Во время нашего первого похода в Малаккском проливе я натянул между ограждением мостика и стойкой перископа кусок брезента. Получился небольшой гамак, где можно было полежать, глядя на раскачивающиеся над головой звезды. Каждые несколько минут все небо поворачивалось на 30 или 40 градусов: это рулевой внизу менял курс при переходе на очередной отрезок зигзага. Я лежал и заключал сам с собой пари, старательно отгадывая время до следующего изменения. Случалось, рулевой слегка запаздывал, и я напряженно ждал, когда небеса снова начнут двигаться, как положено. Повернув голову, я мог видеть на мостике фигуры вахтенного офицера и трех впередсмотрящих, непрерывно осматривающих горизонт в бинокли. Прямо над моей головой возвышались башни перископов, неподалеку от них вращалась антенна радара. Если она вдруг замирала на месте, я напряженно смотрел на нее: что случилось? Временами я погружался в дрему, но не надолго. Обычно сразу на мостик поднимался матрос для смены одного из впередсмотрящих; тогда я вставал, замерзший, промокший и желающий лишь как следует выспаться, и спускался вниз в кают-компанию. Рухнув на койку, я засыпал моментально, но какая-то часть моего мозга бодрствовала, постоянно ожидая крика "Капитана на мостик!". После нескольких ночей, проведенных в таком режиме, моя реакция на срочные вызовы становилась автоматической. Бывали случаи, когда я просыпался уже на мостике и не мог вспомнить, как я сюда попал.

Если же ночью были основания ждать неприятностей, я не позволял себе укладываться в койку. Какую-то часть ночи я сидел один в кают-компании. Красные лампы отбрасывали теплый и немного мрачный свет на деревянные поверхности мебели, ложились темными пятнами на занавески, за которыми спали офицеры. В такие ночи я сидел за столом, даже не сняв с шеи бинокль, и беспрерывно курил. Иногда я пытался читать, но тусклый свет не позволял предаваться этому занятию долго.

Временами я думал, вспоминал или просто дремал, опустив голову на руки, но все время внимательно прислушивался. Частенько я подходил к карте и начинал в сотый раз рассматривать район патрулирования, хотя он уже был изучен вдоль и поперек, ничего нового обнаружить на карте было невозможно.

Когда я чувствовал, что выносить общество самого себя больше нет сил, я поднимался на мостик и час-другой проводил там. Как восхитительны, как ароматны тропические ночи! Вялые выхлопы наших дизелей смешивались с соленым дыханием моря, плещущегося у бортов субмарины. Поверхность воды усеяна звездами, а легкий бриз приносит с невидимых берегов Малайзии запах неведомых благовоний. Облокотившись о поручни, я смотрел вперед и видел узкую площадку легкого корпуса, тянущуюся к носовой части субмарины, и сам нос, разрезающий гладкую поверхность воды и разгоняющий по сторонам фосфоресцирующие микроорганизмы. Иногда свет оказывался настолько ярким, что ватерлиния "Шторма" казалась окруженной белым пламенем. Это делало нас заметными для любого пролетающего самолета. Но лунные ночи были еще хуже. Тогда мы чувствовали себя голыми: на залитой лунным светом поверхности нас наверняка было видно на много миль вокруг.

Но наконец небо на востоке начинало едва заметно светлеть. Приближался рассвет. В тропиках день начинается быстро, поэтому приходится бороться с искушением остаться на поверхности подольше. Я приказываю готовиться к погружению, а это значит, что скоро смогу расслабиться и отдохнуть.

Во время патрулирований у Нордкапа я всегда выполнял утренние погружения по сигналу ревуна, то есть при участии всего экипажа. Теперь моя команда приобрела больше опыта, и я не считал необходимым беспокоить спящих людей, когда мы могли справиться с этой задачей силами вахтенных. Обычно мы так и поступали. В последний раз оглядевшись, я захлопнул крышку люка над головой, тем самым отгородив на следующие четырнадцать часов себя и своих людей от мира, наполненного солнцем, воздухом и светом. К тому моменту, как я спустился в пост управления, мы уже находились на глубине 80 футов.

Через полчаса подошло время всплывать на перископную глубину, и мы плавно поднялись вверх. Стрелка глубиномера дрогнула и двинулась по шкале. 75, 70, 60, 50, на 40 футах я прильнул к окулярам перископа. Сначала я видел только бледно-зеленую воду, но через мгновение ее прорезал луч света и верхние линзы поднялись над водой. Вокруг видно только бесконечное водное пространство, наполненное ярким светом

небо и зелено-коричневый остров с маяком. "Убрать перископ!" Я иду к столу, показываю вахтенному офицеру на карте линию, по которой мы должны патрулировать, предупреждаю его, в котором часу меня разбудить, и забираюсь в свою любимую койку. Там я несколько минут лежу без сна, прислушиваясь к голосам и звукам, следя за малейшими изменениями в движении "Шторма". А затем наступает благословенное забытье, продолжающееся до завтрака.

* * *

Морской охотник снова вернулся на следующее утро. Мы уклонились от встречи и проследовали в свой район патрулирования. Он скрылся в юго-восточном направлении, но через два часа снова показался на горизонте, только теперь следовал обратным курсом. Что стоит за этим? Может быть, он направлялся на север, чтобы сопроводить кого-нибудь на юг? Или это обычное патрулирование? Или разведка, подготовка к чему-то масштабному, ожидаемому со стороны Сингапура?

Но мы уже почти не надеялись на обещанный прорыв японского флота. За четверо суток мы видели только несколько джонок, прибитый к берегу лес и один самолет.

Однажды утром, когда мы всплыли на перископную глубину, я неожиданно не обнаружил на привычном месте остров. На несколько мгновений я ощутил себя человеком в шлюпке, который спокойно греб от берега, но вдруг оглянулся и не увидел землю, потому что опустился густой туман. Мы не видели остров, пришлось срочно вспоминать, что такое навигация по форме морского дна. Я предположил, что течение в северном направлении ночью усилилось, поэтому взял курс на юг. Задействовав ультразвуковой эхолот, мы измеряли глубину каждые четверть мили, наносили ее на кальку, а потом методом проб и ошибок пытались совместить ее с изобатами на карте. Горизонт был закрыт дымкой; когда мы со временем обнаружили остров Джемур, он оказался именно там, где мы и предполагали. Это был мой первый опыт судовождения по эхолоту, и было очень любопытно узнать, насколько он точен на мелководье.

Никто не отменял приказ беречь торпеды для атаки на большие корабли, поэтому на попадающиеся мелкие цели мы не обращали внимания. (Всего у нас было 13 торпед: 6 - в носовых трубах, 6 - для перезарядки и 1 - в кормовом аппарате.) Вечером 5 марта все субмарины в Малаккском проливе получили сообщение об отмене приказа. Это означало, что штаб в Тринкомали больше не ждет вылазки японцев, поэтому нам было дано добро на поиски цели по своему усмотрению. А на "Шторм" поступила дополнительная информация об ожидаемом проходе через нашу

территорию торгового судна. Поэтому в ту ночь мы не пошли, как обычно, на север для зарядки батарей, а остались на месте, хотя эти воды кишели джонками.

* * *

Но только на следующую ночь на нашем пути возникло что-то стоящее. Вскоре после одиннадцати часов вахтенный офицер заметил на юге от нас темный силуэт. Прозвучал сигнал тревоги. Выбравшись на мостик, я никак не мог определить, что за судно перед нами. Ночь была лунной, но туманной, и его очертания искажались во влажной атмосфере. Только две вещи я мог сказать с уверенностью: судно двигалось на северо-восток и определенно не было джонкой. Это могло быть торговое судно средних размеров, о котором меня предупреждали, или крупная субмарина, или морской охотник (если нам очень не повезет). До последней минуты я был склонен считать, что передо мной торговое судно. Нельзя было упускать такой шанс, и я приказал взять лево руля.

Выйдя на атакующую позицию, я приказал приготовить четыре трубы, установив глубины 8 и 12 футов. Я решил пустить их с небольшим упреждением, чтобы компенсировать возможные ошибки в расчетах. Наш радар не видел цель, иными словами, был бесполезным. Я установил на мостике ночной прицел, направил его в сторону цели и дал команду приготовиться.

Глядя в перекрестье прицела, я выжидал, когда темная клякса (она же вражеский корабль) начнет движение вдоль светящихся стрелок. Когда момент настал, я был неприятно удивлен, обнаружив, что меня бьет дрожь, с которой я не могу справиться. Враг медленно продвигался к точке прицела. Осталось только три четверти корпуса, половина (я еще мог передумать и дать ему убраться восвояси), четверть...

- Первая пошла!

Субмарина вздрогнула, вытолкнув из трубы первую торпеду, которая устремилась к цели. Скорчившись у прибора ночного видения, я ждал, пока нос субмарины коснется перекрестья.

- Вторая пошла!

Черная цель продолжала двигаться вперед, не подозревая, что к ней со скоростью 40 узлов спешат смертоносные торпеды.

- Третья...

- Четвертая...

Я выпрямился и посмотрел вдоль линии огня. Торпеды друг за другом бежали под водой: в лунном свете я видел мерцающий след в потревоженной воде. Теперь меня охватило страстное желание развернуться и уйти как можно дальше на максимальной скорости. Но если бы я сделал это, враг непременно заметил бы,

как мы разворачиваемся, и получил бы фору во времени, чтобы увернуться от торпед. Поэтому я стиснул зубы и продолжал идти прежним курсом, полагая, что не увидеть нас может разве что слепой. Я направил бинокль на вражеский корабль и, затаив дыхание, следил, как он приближается к линии огня. Он двигался неизменным курсом, очевидно не подозревая о нашем присутствии. Но мы теперь находились достаточно близко к нему, значительно ближе, чем в начале атаки. И неожиданно я с тревогой понял, что мы стреляли по морскому охотнику, до которого теперь оставалось не более мили.

К моему ужасу, он миновал линию огня невредимым, но, скорее всего, заметил плывущие в воде торпеды. Я наклонился к переговорному устройству:

- Пост управления! Ныряем! Ныряем!

Послышалось шипение - это открылись клапаны цистерн главного балласта. Я рывком обернулся к людям на мостике:

- Все вниз!

Пока впередсмотрящие и вахтенный офицер спускались по трапу, я успел еще раз взглянуть на вражеский корабль. Из трубы столбом поднимался черный дым, он увеличил скорость: очень торопился убить. Обругав себя за то, что промахнулся, я прыгнул в люк, задраил его и поспешно спустился в пост управления, на ходу обдумывая, что теперь делать.

- Закрыть крышку нижнего люка. Лево руля. 100 футов. Курс 130. Приготовиться, сейчас нас начнут забрасывать глубинными бомбами. Штурман, какая здесь глубина? Скажете, когда мы будем идти на этой скорости две минуты...

Поскольку враг приближался быстро, его акустическая аппаратура не могла работать эффективно. Значит, мы могли увеличить скорость, чтобы уйти как можно дальше от места погружения, не особенно опасаясь быть обнаруженными. С другой стороны, высокая скорость под водой ведет к быстрому истощению ресурса батарей, который нам будет жизненно необходим, если бомбежка продлится долго. Поэтому через две минуты я приказал снизить скорость до двух узлов. На этой скорости наши винты работали практически бесшумно.

- Отключить вентиляторы... Абсолютное молчание в отсеках...

Когда, спасаясь от врага, уходишь на глубину, существует одна сложность. Резко возрастающее давление воды сдавливает корпус, уменьшая его объем и слегка утяжеляя субмарину по отношении к плотности воды. При этом приходится корректировать дифферент, то есть включать насосы, создающие много шума. Но в этот раз нам повезло. Опустившись на 80 футов, мы обнаружили, что угол погружения стабилизировался

возросшей плотностью воды. На 100 футах мы смогли удерживать лодку на глубине без корректировки дифферента. Слои воды высокой плотности - обычное явление в теплых водах, поэтому очень полезно знать их расположение. Для этого обычно проводятся тренировочные погружения - до обнаружения такого слоя. Еще одно преимущество плотного слоя заключается в том, что при попадании в него звук быстро теряет силу, что помогает ввести в заблуждение вражеских акустиков.

Блейк доложил, что глубина здесь порядка 25 саженей. Мы опустились на 120 футов. Оставалось только ждать. Устройства кондиционирования воздуха были отключены, и сразу начала ощущаться жара. Пот заливал глаза, промочил рубашку... Я сдернул с себя мокрую рубашку, оставшись в одних шортах. Кое-кто последовал моему примеру. Взгляды всех присутствующих невольно обратились к акустику Макилмюррею, замершему над своими приборами. Вскоре он обернулся ко мне:

- Контакт, зеленый 170, сэр. Вражеский корабль приближался со стороны кормы.

- Он приближается, поворачивает влево.

Я изменил курс на 15 градусов, стараясь как можно дольше удержать врага за кормой, и подошел к карте, на которой Блейк отмечал все наши перемещения. Мне нужно было увидеть, где мы располагаемся по отношению к изобиловавшим вокруг мелям, и решить, что делать. Неприятной неожиданностью явилось открытие, что мы идем на ист-зюйд, а должны были уходить на норд-вест. Мой план был несложным: постепенно развернуться на северо-западный курс, стараясь удерживать врага сзади.

Ровно через десять минут после погружения Макилмюррей произнес слова, которые все подводники ненавидят лютой ненавистью:

- Он быстро приближается, пеленг зеленый 175, сэр.

А потом раздались два оглушительных взрыва, их эхо разнеслось на много миль по песчаному дну моря, а потом вернулось к нам. Откуда-то сверху отвалилось несколько кусков пробки, но свет не погас. Я вспомнил свой первый опыт в этом вопросе, полученный три года назад, и с видом знатока произнес:

- Не очень близко.

Старший помощник удивленно поднял брови, а рулевой позволил себе скептическую улыбочку. Все ждали.

Больше всего на свете я ненавидел это молчаливое ожидание. Ты не знаешь, когда последует очередной взрыв, и будет ли он ближе, чем предыдущие. Когда, же он происходит, ты принимаешь его как данность, не имея возможности отплатить тем же. Ты только, крадучись, отползаешь в сторону, не зная, что

в эти минуты предпринимает враг. Барометр надежды поднимается и падает в зависимости от сообщений акустика.

- Контакт устойчивый, сэр... Он справа... Спускается на красный 130... Двигается вокруг кормы слева направо... Теперь зеленый 140.

В течение следующих десяти минут нас не бомбили, но у акустика появились для нас весьма неприятные новости. К нашему охотнику присоединились два корабля. Целый час мы провели в тревоге, прислушиваясь к перемещениям вражеских кораблей. Минуты шли медленно, но взрывов больше не было, и шум винтов наверху постепенно стихал. Мы медленно поползли на курс, который должен был вывести нас в более открытые воды.

Из бортового журнала:

"01.30. Акустик ничего не слышит. Поднялись на перископную глубину. Обнаружили одного из преследователей, лежавшего в дрейфе в полумиле от нас. Вернулись на 120 футов. Акустик отмечает случайные шумы, но близко никто не приближается.

02.10. Отмечен шум по правому борту, но его источник прошел мимо и удалился на курсе 330°. Решили остаться в погруженном состоянии и всплыть на короткое время только перед рассветом.

04.27. Всплыли. Очень темно, луны не видно. В пределах видимости ничего не обнаружили.

Запустили двигатель левого борта и кондиционирование воздуха.

04.55. Увидели синий проблесковый огонь близко на левом траверзе.

04.55. Нырнули. Следуем курсом 310° до рассвета.

Когда рассвело, мы поднялись на перископную глубину. Наших преследователей не было видно. Вроде бы мы от них отделались, хотя кто-то почти наверняка рыщет где-то поблизости. Все равно необходимо вернуться в район патрулирования. Повышение противолодочной активности может означать скорое появление долгожданного торгового судна. Мы должны оказаться в нужное время в нужном месте.

06.30. Взяли курс к району патрулирования.

07.46. Акустик доложил о приближающемся слабом шуме, пеленг 110°. Приняли решение атаковать. Курс цели 310°.

07.52. Заметили морского охотника в 5 милях к югу.

07.56. Цель ушла на зигзагом влево, теперь находимся от него справа по борту. Корпус цели все еще скрыт за горизонтом. Начинаю подозревать, что это судно, которое мы видели 2 марта. Цель приблизилась; мои догадки подтвердились. Цель и корабль-

охотник проследовали на зигзаге курсом 285°. Охотник скрылся за линией горизонта.

08.40. Сильный дождь скрыл от нас цель. Я принял решение не стрелять. Акустик отметил, что цель изменила курс и удаляется. Вскоре она вернулась и прошла мимо нас курсом 285°, а затем скрылась. Возможно, после ночных событий оба судна вели гидролокационный поиск.

09.08. Снова легли на курс к месту назначения.

11.30. Заметили острова Ароа и приступили к патрулированию".

Остаток дня прошел без происшествий; однако мы себя чувствовали весьма некомфортно. Ночью нам пришлось поспешно нырять и провести четыре с половиной часа под водой с неработающими приборами регенерации воздуха, а двадцатипятиминутного пребывания на поверхности оказалось мало, чтобы освежить воздух в помещениях. К середине дня мы начали остро ощущать недостаток кислорода, дышать становилось все труднее. Кроме того, батареи тоже вызывали беспокойство. К моменту начала атаки зарядка была завершена только наполовину, и, хотя поводов для тревоги пока не было, мы знали, что, если наступающая ночь снова выдастся беспокойной и не удается зарядить их полностью до рассвета, положение станет угрожающим.

Меня также интересовал вопрос, не пропустили ли мы какое-нибудь жизненно важное сообщение по радио. В Малаккском проливе мы находились слишком далеко от Коломбо, чтобы принимать радиосигналы, будучи под водой (дома мы легко принимали Рагби на перископной глубине), поэтому все радиограммы обычно передавались в темное время суток, когда субмарины заняты зарядкой батарей на поверхности. Однако на всякий случай сигналы дублировались еще несколько раз, чтобы их могли получить субмарины, находившиеся под водой в момент передачи первичного сигнала. Приближалось время, когда нас должны были отозвать домой, и мы ни в коем случае не хотели пропустить это сообщение.

После наступления темноты мы всплыли и с удовольствием констатировали, что вокруг никого нет. К сожалению, мирная обстановка продолжалась недолго, и, хотя мы благополучно зарядили батареи и ни разу не прятались на глубине, ночь выдалась беспокойной. Через полчаса после всплытия мы заметили белый проблесковый огонь на востоке. Кто-то передавал несколько раз подряд букву "Т". Мы изменили курс и ушли на запад. Два или три раза звучал сигнал тревоги из-за обнаружения в воде темных объектов, но все они на поверку оказались

джонками. А в половине третьего утра мы снова заметили темный силуэт, который при внимательном рассмотрении оказался кораблем - охотником за субмаринами. Теперь мы опознали его вовремя и успели уползти в сторону. К утру я чувствовал себя совершенно измотанным.

Мы действительно пропустили два радиосообщения, но они не были адресованы нам персонально. Радиограмма, отзывающая нас домой, поступила вскоре после полуночи. Нам приказывали покинуть район патрулирования через три ночи и возвращаться в Тринкомали установленным маршрутом.

Остальные дни были небогаты событиями. Мы уже привыкли к условиям жизни на субмарине в тропиках. Находясь под водой, мы обычно оставляли на себе из одежды только обернутое вокруг пояса полотенце и сандалии, чтобы не потели ноги. На койки мы стелили тростниковые циновки, которые были прохладнее и меньше раздражали кожу, чем простыни и одеяла. Охлаждающие воздух вентиляторы были настоящим спасением. Те моменты, когда мы были вынуждены отключать их из-за близости врага, дали нам ясное представление, какой невыносимой могла бы стать жизнь, если бы их не существовало вообще. Через пять минут после отключения вентиляторов жара начинала охватывать людей своими горячими липкими щупальцами. Пот выступал из каждой поры, блестел на голых спинах, струился по ребрам, капал с бровей. Стоило приблизить взмокшую физиономию к перископу, линзы моментально запотевали и приходилось поминутно протирать мутные окуляры. Когда вентиляторы работали, потоки прохладного воздуха сквозь жалюзи в шахтах направлялись в самые разные уголки отсеков, но даже при этом влажность оставалась такой высокой, что мы продолжали потеть. К концу дня воздух в помещениях становился тяжелым и зловонным, насыщенным дыханием и потом пятидесяти человек. Сквозь микроскопические, незаметные глазу трещинки в трубах сжатый воздух (который находится в них под колоссальным давлением - 4000 фунтов на квадратный дюйм) просачивается в атмосферу, и мало-помалу давление в отсеках повышается. Примерно к пяти часам мы уже двигаемся как сонные мухи, дышим часто и тяжело, мучаемся от головной боли. Видя, что люди вот-вот начнут падать, я иногда приказывал включить на 10 минут воздушные компрессоры (этот прием я позаимствовал у Ламби, который частенько применял его, находясь на Средиземноморье). Таким образом можно было убрать избыточное давление, "загнав его обратно", немного облегчить людям жизнь и устранить опасность "взрывного" выброса воздуха при открытии верхнего люка.

Вода оставалась главной драгоценностью, поэтому мы не имели возможности мыться так часто, как хотелось бы. Я умывался один раз в день, а банный день мог позволить себе не чаще двух раз в неделю. Кое-кто из команды на протяжении всего похода не брился, но лично я, обрастая трех-четырехдневной щетиной, чувствовал себя ужасным неряхой, поэтому самым тщательным образом брился не реже, чем через день. На "Шторме" было два гальюна. Один располагался перед кают-компанией, им обычно пользовались офицеры, старшины и механики, другой - в корме. Их содержимое выбрасывалось за борт сжатым воздухом. Однако следовало соблюдать осторожность и иметь определенный навык в обращении с расположенными здесь рукоятками и клапанами, иначе можно было отправить содержимое не за борт, а в обратном направлении, то есть на себя, что иногда случалось с новичками. Кроме того, если лодка находится под водой, нельзя забывать, что появившиеся на поверхности пузырьки воздуха могут выдать ее местонахождение лодки врагу.

Наши развлечения оставались такими же, какими были в северных широтах: игры и чтение. Лично я читал все, что попадалось под руку: рассказы Сомерсета Моэма, оксфордскую книгу английских стихов, романы Бальзака, "Англию" и "Их Англию" Макдонелла, сонеты Шекспира, а также всевозможную развлекательную литературу, которую брали с собой все и читали по очереди. Теперь у нас был даже граммофон, но только очень мало пластинок. Биига Кросби мы заиграли до дыр. А одну мелодию, она называется "За голубым горизонтом", я до сих пор не могу слушать спокойно: она вызывает очень много ностальгических мыслей. В следующих походах, когда мы находились недалеко от земли, я часто и подолгу рассматривал в перископ вражеский берег (под аккомпанемент доносящейся из кают-компании музыки).

В полночь 11 марта мы вышли из района патрулирования и легли на обратный курс. Но поход еще не закончился.

Из бортового журнала:

"12 марта

03.12. Увидели судно, плывущее без огней. Приблизились. Спустя восемь минут я решил, что мы подошли слишком близко, и отвернул в сторону.

0.24. Судно, похоже маленький эсминец или на морской охотник, повернуло в нашу сторону. Нырнули на 150 футов.

03.53. Две глубинные бомбы. Взорвались далеко, никаких повреждений. Враг начал упорную охоту. Его тактика заключалась в движении по широким окружностям вокруг места

погружения "Шторма" (не знаю, почему он сразу не подошел туда и не забросал нас глубинными бомбами), при этом он каждые две-три минуты замедлял ход и прислушивался. Моя тактика заключалась в удержании его со стороны кормы, медленно двигаясь при этом на северо-запад.

04.23. Стабилизировались на курсе 325°. Днем я увидел Пуло-Джерак (пуло - это остров). Судя по информации гидроакустика, шум вражеских винтов то нарастает, то стихает, но остается со стороны кормы.

05.45. Поднялись на перископную глубину. Погожий день. Заметили своего преследователя. Он далеко, у самого горизонта. Определились по береговым меткам.

05.50. Заметили мачты еще двух охотников на том же направлении, что и первый.

07.00. Заметили мачту на норд-весте. Оказалось, что это еще один охотник. Он прошел в трех милях справа от нас встречным курсом. Пока он проходил, нырнули на 80 футов.

07.56. Вернулись на перископную глубину. Охотник прошел, остальные находятся вне пределов видимости. С ужасом обнаружил, что мы тянем за собой деревянную конструкцию. Интересно, давно?

08. 15. Преследователей не видно. Решил пока не всплывать.

13.58. Всплыли. Избавились от лишнего груза: это была часть какого-то рыболовного приспособления. Вокруг видны только джонки.

15.41. Заметили в воде предмет, издали напоминающий субмарину. Нырнули. Неизвестный предмет оказался стволом гигантского дерева.

16.15. Всплыли.

17.40. Заметили мачту, пеленг 300. Подняли перископ и осмотрели нового пришельца.

Когда субмарина на поверхности, глядя в перископ, можно увидеть намного больше, чем с мостика. Правда, пришлось на время остановить дизели, поскольку очень мешала вибрация.

Зато теперь я видел, что перед нами небольшое каботажное судно грузоподъемностью не более 500 тонн. Оно шло на юго-запад, то есть к Суматре или Балвану, и его никто не охранял.

17.41. Нырнули и приготовились к атаке. Вскоре стало очевидно, что судно слишком далеко от нас, чтобы догнать его, оставаясь под водой. Быстро темнело.

18.01. Всплыли, запустили главные двигатели и приблизились для атаки палубным орудием.

18.19. Расстояние 3000 ярдов. Открыли огонь. Отметили попадание с расстояния 2500 ярдов. Из-за темноты невозможно

определить, попадают наши снаряды в цель или нет. Обстреливаемое судно остановилось и не предпринимает никаких действий. Спустили шлюпку или нет, не видно. Зная, что где-то недалеко находятся противолодочные корабли, я не мог больше ждать. На судне не возник пожар, хотя несколько попаданий сопровождалось вспышками".

Всего мы выпустили пятьдесят пять снарядов, очень много для такой маленькой цели. Но Блейк, руководивший действиями орудийного расчета, из-за темноты не мог точно сказать, куда попали снаряды и есть ли пробоины ниже ватерлинии, хотя расстояние между нами уменьшилось до 900 ярдов. Я не хотел подходить ближе: не исключено, что на судне перевозили боеприпасы, а значит, существует вероятность взрыва. Когда оно осело на ровном киле и ушло под воду, я, не теряя ни минуты, отправил вниз орудийный расчет, и мы вернулись на прежний курс. Вполне возможно, что наши преследователи слышали грохот выстрелов и теперь спешат на поле боя. Мне пришло в голову, что последний из кораблей-охотников, которого я видел идущим на юг, скорее всего, сопровождал эту самую посудину и бросил ее, получив приказ присоединиться к остальным для поисков подводной лодки.

Стемнело. За ужином настроение у людей было приподнятое - все-таки мы отправили на дно свою первую жертву, пусть маленькую - не важно. Главное, начало положено!

Но у Малаккского пролива в запасе еще имелись сюрпризы для нас. Еще не пробило два, а меня уже разбудил громкий окрик: "Капитана на мостик!"

Из бортового журнала:

"01.53. В 10 милях к югу от острова Пуло-Перак замечено небольшое судно, идущее без огней. Похоже на субмарину. В процессе маневрирования цель потеряли. Остановились, чтобы задействовать гидроакустическую аппаратуру. Оператор доложил: шум, красный 45, стихает. Вахтенный офицер заметил красные вспышки лампы Алдиса. Переложили руль направо и ушли на курс 270. Решили, что это не субмарина, а патрульный корабль".

Я оказался не прав. Позже выяснилось, что мы встретились с одной из наших субмарин. Кажется, это был "Нарушитель", следовавший в район патрулирования, а замеченные нами красные вспышки - часть его позывных. Но все же, удалившись, мы поступили правильно.

Вскоре после рассвета мы нырнули, чтобы уйти от замеченного в небе справа по борту самолета, но, судя по всему, враг нас не заметил, и через несколько минут мы снова были на поверхности. К этому времени мы уже подошли к Суматре и

повернули к Никобарским островам. Здесь не было бесконечных банок и отмелей, свойственных Малаккскому проливу, иными словами, мы получили гораздо больше пространства для маневра. Именно здесь нами была впервые замечена японская субмарина, и мы почему-то считали, что на обратном пути будет то же самое. Однако в этот раз обошлось без происшествий. В этот день мы выполнили последнее погружение в этом походе, следующие три дня мы следовали к базе по поверхности. На четвертый день, вернее, ночь мы с особой тщательностью определили местоположение корабля и произвели соответствующие расчеты, чтобы не ошибиться и прибыть в точку встречи с эскортом в назначенное время.

Тем не менее у меня осталось время для очередного выпуска "Доброго вечера":

"Когда я писал эти строки, еще не было известно, какой именно корабль завтра станет нашим эскортом. Между тем время рандеву определено, это 6.30 утра. От точки встречи до Тринкомали четыре часа хода.

В последнем (в этом походе) выпуске "Доброго вечера" я должен выразить свое глубочайшее удовлетворение, если не сказать больше - восхищение поведением команды в сложном походе. Хочу отметить отличную работу орудийного расчета. Наши две стычки с вражескими кораблями - охотниками за подводными лодками - несомненно, прибавили нам всем опыта (в особенности мне). По крайней мере, мы нарушили спокойствие врага, а это тоже немаловажно".

Просмотрев бумаги, я обнаружил, что, оказывается, исхитрился печатать выпуски своего листка каждый день на протяжении похода, и почувствовал нечто сродни гордости. В конце концов, мой журналистский труд постоянно прерывался врагом, но, тем не менее, газета продолжала выходить в полном объеме с кроссвордами, шарадами, головоломками, конкурсами и всем прочим. А мне еще приходилось ежедневно заполнять корабельный журнал! Согласитесь, непростая задача, когда и без того жизнь скучной не назовешь.

На следующее утро мы прибыли в Тринкомали веселые и здоровые. Из великого множества болезней в этом походе у нас было только два случая потницы, да и те излечились во время трехсуточного перехода по поверхности. Пройдя через ворота в боковом заграждении, я сразу заметил новичка в гавани - плавбазу субмарин "Мейдстоун", стоявшую на якоре недалеко от "Адаманта". На мостике "Адаманта" замигали вспышки: нам приказывали швартоваться к "Мейдстоуну". А когда мы уже стояли у борта, я с радостью узнал Берти Пизи, который ожидал

нас у трапа. Точно так же он встречал в Гибралтаре "Сарацин" в сентябре 1942 года.

Позже я отправился в штаб на "Адамант" и узнал, что "Стоунхендж" (командир - Вершойл-Кемпбелл) из похода не вернулся. Лодка считается погибшей.

Глава 15.
В промежутке между походами: Цейлон

Перевод "Мейдстоуна" со Среднего Востока в Тринкомали мог означать только одно: наступление против японского флота идет по нарастающей. Одна плавбаза уже не могла обеспечить потребности всех лодок, действовавших в этих водах и идущих сюда из Англии. Для удобства все субмарины теперь разделили на две флотилии: лодки класса Т вошли в 4-ю флотилию с базой на "Адаманте" под командованием капитана Ионидиса, а лодки класса S образовали новую 8-ю флотилию с базой на "Мейдстоуне" под командованием капитана Шедвелла. Но поскольку территория Малаккского пролива была недостаточной, чтобы здесь могли свободно действовать две флотилии, подчиняющиеся разным командирам, тактическое руководство обеими флотилиями осталось у капитана Ионидиса.

Капитан Л. Шедвелл не прибыл в Тринкомали на своем корабле. Он прилетел самолетом на несколько дней позже. Это был очень достойный человек - умный, опытный, справедливый. К сожалению, ему не пришлось осуществлять оперативное командование своими лодками. Даже когда он привел 8-ю флотилию в Австралию, ему пришлось сотрудничать с американской флотилией, и оперативное руководство досталось американскому адмиралу. Но Шедвелл употребил всю свою энергию на то, чтобы его лодки всегда выходили в поход в самом лучшем техническом состоянии, а по возвращении вся техника обеспечивалась необходимым ремонтом, а люди - полноценным отдыхом. Пока он был у власти, "Мейдстоун" подтвердил свою репутацию счастливого корабля.

4-я флотилия состояла из более крупных лодок класса Т; наверное, поэтому офицеры "Адаманта" смотрели на офицеров "Мейдстоуна" немного свысока. Но обе плавбазы стояли рядом, и нам приходилось общаться довольно часто. На "Адаманте" было несколько моих старых друзей: Вингфилд (он здорово отличился в последнем походе, когда его лодка, поврежденная глубинными бомбами, всплыла и вступила в яростный бой с противником. Вражеский корабль не был потоплен лишь потому, что на поле боя не вовремя появился японский самолет), Беннингтон (теперь он командовал "Талли-Хо", где подтвердил свою репутацию хладнокровного и решительного человека. В ночном бою, случившемся в предыдущем походе, он подошел к вражескому кораблю так близко, что винт эсминца вспорол расположенные с

одного борта балластные танки лодки, как консервный нож. Это не помешало Беннингтону нырнуть, но позже он признался, что ему потребовалось все его мастерство, чтобы благополучно вернуть лодку в порт. На плаву она держалась с большим трудом). Также здесь находились Фейвелл, Колетт, Римингтон и многие другие.

На "Мейдстоуне" вместе со мной были Тони Спендер, Сэм Мэриотт, Фил Мей, Фредди Шервуд, Пэт Пэлли и другие. Пэт Пэлли принял командование "Хитрым" недавно, после того, как Майка Уиллоби списали на берег врачи по состоянию здоровья. Это произошло перед выходом субмарины на Цейлон. Позже в этом же году, находясь в Малаккском проливе, "Хитрый" был разрушен глубинными бомбами. Только несколько человек из торпедного отсека сумели выплыть на поверхность, открыв носовой люк, и попали в плен.

Во время пребывания "Мейдстоуна" на Цейлоне на смену Берти Пизи пришел коммандер А. Миерс. Тони Миерс уже успел заработать Крест Виктории, командуя субмариной "Торби" на Средиземноморье в начале войны. Как-то раз ночью он зашел на рейд Корфу и, вынужденный ждать рассвета, чтобы атаковать свою цель, хладнокровно приступил к зарядке батарей светлой лунной ночью в середине вражеской гавани. Он всегда излучал бойцовский дух, был отъявленным драчуном (в лучшем смысле этого слова), шумным, напористым, зачастую грубым, но неизменно оживленным, благородным и фанатично преданным своему делу. Может быть, поэтому он пользовался неизменным уважением командиров.

* * *

Между походами мы старались как следует отдохнуть. Днем мы подолгу плавали в теплой воде, иногда надевали защитные очки, чтобы поглазеть на диковинных рыбешек, снующих в зарослях кораллов. Мы проводили много времени с девушками-шифровальщицами, устраивали веселые пикники на берегу под развесистыми пальмами. Купание в гавани имело один, зато весьма существенный недостаток. Чтобы отпугнуть сверхмалые субмарины, в проходе через боковое заграждение, когда он был открыт, сбрасывали маленькие глубинные бомбы. Если при взрыве этой бомбочки тебе повезло находиться в воде в радиусе мили от эпицентра, то получал весьма ощутимый удар в живот. Пострадавшие утверждали, что мало никому не покажется. На "Мейдстоуне" было четыре или пять шлюпок, которыми мы пользовались в свое удовольствие. Они постоянно находились в воде. Мы часто устраивали увлекательные состязания, во время которых требовалось догнать противника и "потопить" его,

плеснув в его шлюпку воду из лейки. Вскоре мы слишком увлеклись игрой и после нескольких столкновений, в которых обе стороны оказывались в воде, были вынуждены отказаться от этого развлечения из-за очевидного ущерба для корабельных шлюпок.

Я был в море, когда начали устраивать охоту на джипах. Идея принадлежала Филу Мею, который вместе с несколькими друзьями решил, что будет забавно отправиться на джипе в джунгли среди ночи и устроить стрельбу по мишени, в качестве которой они решили использовать сигнальную лампу Алдиса. Все было хорошо до тех пор, пока однажды ночью за наглым джипом, вторгшимся в его владения, не погнался слон. Шум, создаваемый гигантским хозяином, ломящимся сквозь заросли в кромешной тьме, показался перепуганным морякам явным перебором, и новое увлечение приказало долго жить.

Сэм Мэриотт был единственным из нас, кто старался использовать свободное время в познавательных целях. Вместе с одним из своих офицеров, младшим лейтенантом Пероуном, он прошел на каноэ по реке Махавели от Канди до Тринкомали. Они преодолели бурные пороги, видели стада диких слонов и даже застрелили крокодила, причем предъявляли всем неверующим шкуру последнего. Но они не учли злобный нрав местных москитов, и по прибытии в Тринкомали юный Пероун слег с приступом малярии. С Сэмом, имевшим, по его собственному утверждению, лошадиное здоровье, кусачие твари справиться не смогли.

После каждых двух походов команда получала десятидневный отпуск. Первые два отпуска я провел, шатаясь по Коломбо: сначала с Питером Энджелом, потом с Фредди Шервудом. Кстати, Фредди именно здесь встретил девушку из женского вспомогательного корпуса, которая впоследствии стала его женой. Коломбо был интересным, шумным и очень дорогим городом. Однажды я возвращался в Тринкомали почтовым самолетом. С высоты птичьего полета здешняя природа теряла изрядную часть своей экзотики. Непроходимые заросли джунглей сверху казались невзрачными грядками петрушки. Перед посадкой самолет сделал круг над Тринкомали, и мы получили возможность взглянуть на гавань, полную аккуратных игрушечных корабликов. Мы легко обнаружили "Адамант" и "Мейдстоун", вокруг которых сбились скорлупки субмарин, а взлетная палуба авианосца "Славный" сверху напоминала стол для пинг-понга.

Во время моего третьего и последнего отпуска на Цейлоне (тут я немного забегаю вперед) я был приглашен на чайную плантацию, расположенную в горах на высоте 7000 футов над

уровнем моря. Вместе с чифом мы отправились в путь на военном грузовике. С самого утра стояла ужасная жара. В начале пути к дороге с двух сторон вплотную подступали джунгли, и мы любовались забавными обезьянами, раскачивающимися на ветках и что-то отчаянно вопящими. Затем мы выехали из джунглей, и нас окружили рисовые поля и деревеньки. Местные жители: иссохшие старики, черноглазые женщины и голые ребятишки - провожали машину взглядами. Все они казались очень привлекательными, пока не начинали улыбаться, демонстрируя зубы, безобразно изменившие цвет из-за употребления кроваво-красного сока бетеля. Мы видели впряженных в плуги быков, ручных слонов, таскавших бревна или привязанных цепями к деревьям и терпеливо ожидавших хозяев. Вскоре дорога начала круто взбираться в гору, и, несмотря на палящее августовское солнце, стало прохладнее, мы даже были вынуждены достать теплую одежду. Ближе к вечеру в условленном месте нас встретил мистер Астелл, наш хозяин, и отвез в свое комфортабельное бунгало. Контраст между холодным горным воздухом и тропической жарой побережья не мог не удивлять. Впервые за шесть месяцев мы получили удовольствие от горячей ванны, потом плотно поели и, совершенно довольные, устроились у горящего камина. В ту ночь мне не давали заснуть жизнерадостные голоса лягушек и сверчков.

Мистер Астелл постарался создать все условия для нашего отдыха, во всяком случае, проявил максимум гостеприимства, на которое способен холостяк. Днем мы могли заниматься чем заблагорассудится, а вечерами пили виски у камина и вели долгие беседы, часто затягивавшиеся далеко за полночь. Мы с чифом совершали длительные прогулки, осмотрели чайные плантации, несколько раз заблудились в лесу, перебирались через неожиданно оказавшиеся на пути водопады, осматривали развалины неизвестных замков. Даже не припомню, сколько раз мы замирали, потрясенные экзотической красотой окружающих нас пейзажей.

Эти несколько дней стали самым лучшим отпуском в моей жизни, хотя при этом мы не истратили ни фартинга и не видели ни одной женщины.

Но это было позже, в августе, а пока, в начале апреля, "Шторм" вышел в море с приказом патрулировать в районе Порт-Блэра на Андаманских островах.

Глава 16.
Андаманские острова

Из бортового журнала:

"6 апреля

08.57. Вышли в море в сопровождении "Девы Марии".

18.53. Расстались с "Девой Марией".

7 и 8 апреля

Переход.

9 апреля

Днем нырнули в проливе Десятого Градуса.

10 апреля

Прибыли в заданный район.

04.34. Нырнули в 8 милях к юго-востоку от Порт-Блэра.

07.00. Заняли позицию у острова Росс.

13.30. Заметили над островом истребитель.

19.35. Всплыли. Производим зарядку батарей, двигаясь к югу от острова Хью Росса.

11 апреля

05.03. Нырнули. Решили провести день, патрулируя вблизи южной оконечности острова Росса.

13.47. С юга появились четыре судна - три маленьких (отсутствующих в справочниках) речных грузовых судна и одна небольшая яхта, несущая флаг военно-морских сил Японии. В трех милях от нас яхта неожиданно отделилась от группы, по неясной причине описала полный круг и вернулась на место. Все четыре прошли мимо меня и вошли в Порт-Блэр. Все они слишком малы, чтобы тратить торпеды, а для палубных орудий их чересчур много.

19.38. Всплыли. Зарядку батарей производили к северо-востоку от островов Синк, чтобы перекрыть маршрут подхода с юга.

23.28. Прошли в 50 футах от плавучей мины сферической формы с рогами.

12 апреля

05.10. Погрузились. Осуществляли патрулирование в трех милях от острова Росс. Перед полуднем гидролокатор засек два подводных взрыва.

18.15. Заметили дым у берега, похоже на идущий поезд. Однако на этом направлении нет железных или автомобильных дорог. Предположили, что дымит небольшое судно, следующее курсом на юг. Решили после всплытия идти за ним и попытаться

обнаружить, когда взойдет луна.

19.05. Заметили проблесковый огонь на острове Росса. Вероятно, кто-то сигналит.

19.15. Всплыли. Идем на юг, одновременно заряжая батареи. Обошли вокруг островов Синк. Цель не обнаружили. Возле берега заметили слабые огоньки: вероятно, там находятся одна или две рыбацкие лодки.

13 апреля

03.28. Заметили два судна, подходящие к Порт-Блэру с юга. Приблизились для идентификации, затем отошли к берегу в целях маскировки. Задействуем радар для определения скорости цели. Цель оказалась небольшим танкером (500-1500 тонн) в сопровождении корабля-охотника. Определили скорость цели 10 узлов. Луна - прямо над головами, видимость превосходная. В 04.30 мы нырнули, приблизились и продолжили наблюдения в перископ. Цель резко снизила скорость, затем на несколько минут остановилась, хотя корабль эскорта прошел вперед. В это время мы отметили два подводных взрыва. Очевидно, они были связаны с открытием прохода в боновом заграждении на входе в Порт-Блэр. Цель возобновила движение, несколько раз изменила курс и потом проследовала к входу в порт. Не имея возможности повторно оценить скорость цели, я выпустил четыре торпеды. Все прошли мимо, полагаю, со стороны кормы. После выстрелов ушел на глубину и вернулся на курс 145°. Ответной атаки не последовало, однако мои надежды на то, что наша атака осталась незамеченной, не сбылись.

06.00. Всплыли на перископную глубину. В пределах видимости судов нет. Вернулись на линию патрулирования возле Порт-Блэра и перезарядили торпедные аппараты.

12.26. Небольшое судно вышло из Порт-Блэра и легло на курс 75°. Предполагаю, это та яхта, что сопровождала три каботажных судна в порт вечером 11-го. Скрылась за линией горизонта.

13.55. Морской охотник вышел из Порт-Блэра, лег на курс 075° и скрылся в восточном направлении. Вероятно, это эскорт судна, в которое я стрелял ночью.

14.45. Яхта вернулась, прошла в двух милях от меня к берегу, затем повернула на север, следовала этим курсом 5 минут, после чего снова повернула на юг вдоль берега. Маневры убедили меня, что эта яхта противолодочный корабль, и, скорее всего, она вместе с морским охотником ведет поиск подводной лодки после ночной атаки. Я решил потихоньку отойти в южном направлении, чтобы с наступлением темноты всплыть подальше от Порт-Блэра. Корабли болтались вдоль берега всю вторую половину дня.

19.18. Всплыли.

20.45. Получили сообщение о возможности подхода на рассвете судов к Порт-Блэру.

14 апреля

03.03. Заметили к северу от нас небольшое судно. Предположили, что это наш вчерашний друг-охотник.

04.00. Приблизились к берегу, находимся от него в двух милях. Теперь мимо нас никто не пройдет в порт незамеченным.

04.52. Находясь напротив входа в пролив Макферсона, отметили выстрелы со стороны берега. Нырнули. Оператор гидролокатора отметил шум дизелей на этом направлении. Судя по всему, нас обнаружил давешний преследователь, подошедший к берегу даже ближе, чем мы. Сброшено десять глубинных бомб. Повреждений нет. Удалились на юго-запад на глубине 150 футов.

06.00. Поднялись на перископную глубину. Рассвело. Заметили морского охотника на месте нашего погружения. Отошли в северном направлении, рассматривая вопрос о возможности всплытия и обстрела назойливого упрямца из палубного орудия.

06.47. Заметили дым на востоке. К Порт-Блэру подходит судно. Приблизились.

07.00. Цель хорошо видна. Это торговое судно средних размеров примерно на 3500 тонн с тремя кораблями эскорта (один из которых эсминец). С воздуха его охраняют два самолета. Расстояние до цели примерно 5 миль. Цель движется неравномерным зигзагом с поворотами на 20° и 30° от основного курса 270°. Но я оказался в заблуждении относительно курса. В процессе атаки выяснилось, что судно шло курсом 300°, поэтому я не подошел к цели так близко, как мог.

Судя по валившему из трубы густому черному дыму, судно было дизельным, то же подтвердил и акустик, слышавший шум дизельного двигателя на 200 оборотах. Гидролокатор также отметил два изменения скорости во время атаки: 9, 7 и 9 узлов.

08.40. Решил произвести залп из всех труб. Судя по усиленному эскорту, игра стоит свеч. Произвел расчеты. Незадолго до выстрела услышали три подводных взрыва. Сочли их превентивными мерами со стороны кораблей эскорта.

08.52. Произвел залп шестью торпедами с расстояния 2,5 мили. В момент выстрела курс цели был 320°, но я предполагал, что она может в любой момент вернуться на курс 300°. Бросив последний взгляд на цель, я убедился, что моя догадка верна и судно меняет курс".

После залпа нырнули и пошли курсом на юго-восток. Через 3 минуты 20 секунд после пуска первой торпеды раздались два взрыва, отличные от взрывов глубинных бомб. Время

соответствовало пройденному расстоянию. Конечно, это могли быть бомбы, сброшенные с самолетов, но почему их не было больше? После взрывов гидролокатор не смог обнаружить цель, и я решил, что это были попадания торпед (позже разведка подтвердила мою правоту). Так я потопил с помощью торпед мое первое судно.

"09.01. Началась контратака. До 10.50 была сброшена двадцать одна глубинная бомба. Ни одна не взорвалась рядом. В 09.10 я всплыл на перископную глубину, но не успел внимательно осмотреться, потому что сразу заметил самолет и эсминец. На месте, где мы последний раз видели цель, было много дыма. Снова ушли на глубину.

11.10. Перископная глубина. В пределах видимости судов нет. Перезарядили торпедные аппараты.

11.30. Заметили два корабля эскорта, проходящие в некотором удалении со стороны кормы, очевидно, охота еще не закончилась. Наблюдали за ними, оставаясь на перископной глубине, пока они не скрылись из виду.

18.39. Всплыли в сумерках, чтобы окончательно убедиться в отсутствии преследователей. Ночью зарядили батареи.

15 апреля

Решили обойти вокруг северо-западной оконечности банки Невидимка и приблизиться к Порт-Блэру с востока, чтобы избежать патрульных кораблей.

04.58. Нырнули в 18 милях к ист-зюйд-исту от Порт-Блэра. Идем на скорости 4 узла.

08.10. Заметили торговое судно, следующее в восточном направлении под охраной того же эскорта, который сопровождал вчерашнюю цель: эсминца, морского охотника и речного корабля, внешне напоминающего канонерку. Сначала я подумал, что охраняемое судно есть наша вчерашняя цель, которая не затонула. Но при ближайшем рассмотрении выяснилось, что это судно больше, его грузоподъемность не менее 4000 тонн и у него в носовой части имеется грузоподъемный кран, которого не имела наша цель.

К тому же гидроакустик насчитал 95 оборотов, а судя по валившему из трубы дыму, в топках этой посудины сжигали уголь".

Я шел на высокой скорости до тех пор, пока считал это возможным. В носовых трубах у нас осталось только две торпеды, да еще одна в кормовом аппарате. Для начала я решил выпустить две носовые торпеды, затем развернуться и добавить третью. Но пока лодка будет поворачивать и стабилизироваться на новом курсе, первые две торпеды уже успеют пройти значительную часть

расстояния до цели. И результат предсказать крайне сложно: они могут поразить цель, пройти мимо или быть замеченными, что приведет к поспешному изменению курса целью. И выстрел кормовой торпеды, скорее всего, окажется бесполезным. Поэтому я принял решение выстрелить только две торпеды, сохранив третью, чтобы добить цель, если я попаду в нее.

"08.37. Выстрелил две торпеды с расстояния 5000 ярдов. Через три с половиной минуты раздались два взрыва. Когда перископ был поднят, я увидел следующее.

Цель повернула лево на борт, миновала линию огня и следует дальше, частично скрывшись за дымовой завесой. Эсминец с ближайшей ко мне стороны от цели тоже миновал линию огня, а за его кормой виден столб брызг и белого дыма. Сначала я подумал, что это взорвалась сброшенная им на мелководье глубинная бомба, но, взглянув на эсминец спустя две минуты, увидел, что его корма охвачена ярким пламенем, над которым висит облако черного дыма. Эсминец явно получил повреждения. Создавалось впечатление, что цель поражена тоже, поскольку она дымила больше, чем обычно, шла каким-то странным, беспорядочным зигзагом и вскоре остановилась. Заметив это, я принялся маневрировать для выхода на атакующую позицию. Следовало использовать оставшуюся кормовую торпеду".

Послышались звуки двух взрывов глубинных бомб, но попадание в эсминец, по всей вероятности, деморализовало остальных защитников, и больше никто не пытался нас контратаковать; я мог спокойно наблюдать за развитием событий.

Цель находилась на расстоянии около 3 миль от нас, шла беспорядочным зигзагом со скоростью примерно 5 узлов (гидроакустик доложил о 65 оборотах). Судя по резкому снижению скорости, она действительно получила повреждения. Я увеличил скорость, но не смог приблизиться и занять позицию для выстрела, чтобы при этом были хотя бы минимальные шансы на успех.

Тем временем к месту действия подошел морской охотник, чтобы снять людей с горящего эсминца. Над головами без устали кувыркался самолет, словно пилот задался целью продемонстрировать всем участникам событий набор фигур высшего пилотажа. Причем, по моему глубокому убеждению, за этой сценой могли наблюдать штабные офицеры с острова Росс.

"В 09.52 эсминец затонул, охотник вернулся в гавань с уцелевшими моряками на борту, а цель под охраной оставшихся двух кораблей эскорта направилась на ист-зюйд-ист. Я решил последовать за ними под водой и всплыть подальше от Порт-

Блэра.

10.30. Цель не видно. Я надеялся, что она по-прежнему движется со скоростью 5 узлов, а я легко смогу уйти вперед и атаковать ее до наступления темноты.

12.24. Всплыли. Заметили дым, пеленг 103°. Пошли в этом направлении на 13 узлах. Вскоре стало ясно, что группа идет со скоростью не менее 10 узлов. Очевидно, повреждение, если оно имело место, оказалось не слишком серьезным.

14.30. Вижу мачты цели. Приблизились по поверхности. Теперь над горизонтом видна верхушка трубы. Впередсмотрящие даже видят мачты кораблей эскорта. Цель идет зигзагом, отклоняясь примерно на 40° от основного курса.

15.30. Цель пересекла северную оконечность банки Невидимка и теперь идет курсом 135° (юго-восток), скорее всего на Пинанг. До наступления темноты атаковать не представляется возможным. Принял решение преследовать дальше, в сумерках приблизиться, с помощью радара определить точный курс, скорость и на рассвете атаковать.

18.10. Передал сообщение в штаб о торговом судне (теперь им сможет заняться и "Прибой", патрулирующий в районе Пинанга) и о своих намерениях.

18.30. Стемнело. Приближаюсь к цели для радарного поиска.

21.34. Радар дает пеленг 360°, расстояние 6400 ярдов. Прекрасно, наши расчеты дали почти те же результаты. Я немного опередил цель и находился у нее справа по борту. Я снизил скорость и пошел на юг, намереваясь сократить расстояние до 6000 ярдов и выйти на правый траверз. Но цель как раз в этот момент резко изменила курс и пошла прямо на нас. Радар показал, что расстояние быстро сокращается. Я увеличил скорость и повернул на юго-запад, чтобы увеличить расстояние, но, видимо, нас обнаружил какой-то из кораблей эскорта, поскольку расстояние между нами сокращалось слишком быстро. В 22.02 мы увидели луч прожектора. Корабль прошел прямо над субмариной, но, кажется, нас не обнаружил. В этот момент мы нырнули поглубже, ожидая летящих вслед глубинных бомб. К нашему немалому удивлению, несмотря на то что гидроакустик слышал его еще в течение 40 минут, ни одна глубинная бомба так и не была сброшена. Либо он не был уверен, что обнаружил вражескую подводную лодку, либо израсходовал весь боезапас накануне".

Я понял, что вывести "Шторм" на атакующую позицию теперь будет невозможно до следующего вечера. Учитывая, что у меня осталась только одна торпеда, я принял решение прекратить преследование и возвращаться домой. К тому же все мы не спали

больше сорока восьми часов, и люди буквально валились с ног.

"16 апреля

01.13. Всплыли и взяли курс на остров Малый Андаман. Получили радиограмму от командира флотилии, подтверждающую получение моей вчерашней информации и дающую нам обратный курс.

Если я проследую к проливу Десятого Градуса, то почти весь день "Шторм" проведет под водой. Я решил, что есть смысл использовать это время для появления в непосредственной близости от Порт-Блэра. При этом я попытаюсь обнаружить между островами к югу от порта маленькое каботажное судно и взять несколько пленных (в моих инструкциях имелся пункт о взятии пленных, если представится возможность). Так я заставлю врага думать, что все еще остаюсь на патрулировании в том районе. Поэтому после появления в поле видимости острова Малый Андаман я повернул на север и по поверхности проследовал к Порт-Блэру.

10.56. Прямо над нашими головами на высоте около 1000 футов пролетел курсом на север японский тяжелый бомбардировщик, но нас не заметил.

14.18. Вблизи островов Синк впередсмотрящие заметили судно. С расстояния около 8 миль оно было очень похоже на маленькое каботажное судно, направляющееся в непосредственной близости от берега к Порт-Блэру. Однако, увеличив скорость и сократив расстояние, я узнал нашу старую знакомую противолодочную яхту, которая накануне не слишком успешно сбрасывала на нас глубинные бомбы. Я знал, что на ней установлено только одно орудие, стреляющее 12-фунтовыми снарядами, поэтому не видел причин отказаться от атаки палубными орудиями. Корпус у нее хрупкий, и одного попадания будет достаточно.

Мы шли навстречу друг другу параллельными курсами.

14.31. Враг начал стрелять с расстояния около 5000 ярдов. "Шторм" открыл ответный огонь. После шестого залпа мы определили расстояние и накрыли цель огнем. Вражеские снаряды пока ложились довольно далеко от нас. После десятого выстрела произошла непредвиденная задержка с подачей снарядов. Пока длилась эта пауза, враг тоже скорректировал расстояние и теперь вел прицельный огонь. Снаряды с удручающей точностью ложились все ближе. А у нас, как назло, заминка с подачей боеприпасов затянулась. Еще минута, и вражеские снаряды разнесут корпус "Шторма". Оставалось одно срочно нырять.

14.34. Нырнули, ушли на глубину и в течение 5 минут шли

на полной скорости в направлении ист-зюйд-ист. Когда перископ уже опускался вниз, я успел заметить, что вражеский корабль, не переставая стрелять, идет на нас.

14.45. Шесть глубинных бомб и приближающийся шум винтов. Повреждений нет. Вскоре после этого шум стих".

В этом походе с нами был один из врачей с "Адаманта" лейтенант-коммандер И. Логан, хирург. Он исследовал влияние тропических условий на работоспособность экипажей подводных лодок. Доктор Логан получил значительно больше опыта, чем хотел. За последние три дня мы выстрелили двенадцать торпед, дважды вступили в перестрелки на поверхности, пережили три бомбежки, во время которых на нас было сброшено в общей сложности сорок четыре глубинные бомбы. Пока вокруг взрывались бомбы, доктор Логан невозмутимо переходил из отсека в отсек, измерял влажность воздуха и наблюдал за реакцией людей. Когда закончилась последняя атака, я поинтересовался у доктора, что еще ему необходимо для исследований.

- Благодарю вас, - донесся мрачный голос из кают-компании. - Мне всего хватило!

Теперь необходимо было разобраться, что у нас случилось с боеприпасами. Оказалось, что колпаки взрывателей, которые перед выстрелом следует снять вручную, завинчены так туго, что их не смогли открутить, несмотря на большие усилия. (В этой ситуации меня больше всего раздражало то, что снаряды, наверное, все равно взорвались бы, даже если бы их выстрелили вместе с колпаками.)

"16.20. Перископная глубина. В пределах видимости судов нет. Следуем курсом на юг со скоростью 4 узла.

18.43. Всплыли. Следуем через пролив Десятого Градуса на Тринкомали.

19 апреля

06.13. В назначенном месте встретились с тремя катерами эскорта.

10.40. Пришвартовались у "Мейдстоуна".

Радиограмма от главнокомандующего Восточного флота:

"Хорошая работа, "Шторм". Японцы, должно быть, посчитали тебя тайфуном".

Из журнала посетителей "Шторма":

"6-19 апреля. Иннес Ф. Логан. Приобрел ужасный опыт. Ни в коем случае (повторяю: ни в коем случае) не желал бы его повторить. Храни вас Бог, парни".

Глава 17.
Плащ и кинжал

В следующем походе мы везли с собой надувную резиновую лодку (такими обычно снабжаются летчики) и трех пассажиров: армейского майора, флотского старшину и жителя острова Суматра. Мы выполняли секретный приказ и шли с весьма необычной миссией.

Мы покинули Тринкомали в предрассветных сумерках 6 мая. Начало похода прошло как обычно - мы шли по поверхности моря через Индийский океан. Ближе к вечеру 9 мая мы заметили на горизонте скопление белых облаков, мы приблизились к северной оконечности Суматры, покрытой горными хребтами. После наступления темноты радар показал, что до земли осталось 30 миль. Мы определились и снизили скорость, чтобы подойти к нужной точке перед рассветом. Обойдя с севера остров Пуло-Брас, мы нырнули в Бенгальском проходе в восьми милях от острова Пуло-Вег - цели нашего путешествия.

Пуло-Вег - остров, расположенный недалеко от северо-западной оконечности Суматры. Его главным портом являлся Сабанг, в то время оккупированный японцами, которые использовали его в качестве военно-морской базы. Целью нашей операции была высадка агента - аборигена острова Суматра, имевшего задание собрать информацию о портовых мощностях и оборонных сооружениях. Житель Суматры вызвался пойти на это дело добровольно и в течение нескольких месяцев проходил специальное обучение в Индии. Мы должны были высадить его на южной стороне острова и подобрать в том же месте спустя четыре дня. Ему помогали армейский майор и флотский старшина, которые должны были доставить его на гребной шлюпке к берегу, после чего вернуться на субмарину. Перед выходом из Тринкомали мы провели соответствующие тренировки и не ждали никаких неожиданностей.

* * *

После погружения мы ушли на глубину, чтобы дождаться рассвета, затем осторожно приблизились к острову, всплыли на перископную глубину и осмотрелись. Прямо у кромки воды земля круто поднималась вверх к высокому хребту, который тянулся вдоль берега, а на северо-западной оконечности изгибался двумя внушительными горбами. В сумерках картина напоминала гигантского выброшенного на берег кита. Склоны хребта густо заросли лесом. На рассвете, когда проснувшееся солнце осветило

своими первыми лучами небо и море, мы увидели, что на остров словно наброшено роскошное изумрудно-зеленое покрывало, края которого спускались к самой кромке воды. То здесь, то там виднелись рыжеватые проплешины, на поверку оказавшиеся острыми утесами, нахально выступавшими из сочной зелени. Море было величаво-спокойным, только иногда случайная волна лениво ударялась в прибрежные скалы и, отбегая, обнажала покрытые извилистыми трещинами камни. Места для высадки здесь явно не было. Но даже если допустить, что эта задача теоретически выполнима, все равно никто не сможет пробраться сквозь непроходимые заросли, которым не было видно конца. Мы приблизились к острову на расстояние мили, потом повернули на юго-восток и двинулись вдоль побережья.

Наша исследовательская деятельность была прервана тремя маленькими речными грузовыми пароходиками, которые появились с севера и проследовали в Бенгальский проход в миле или двух от нас. Нам пришлось преодолеть немалый соблазн обстрелять их из палубного орудия, но до окончания специальной операции мы не имели права обнаруживать себя, поэтому пришлось отпустить их восвояси.

Все утро я учил майора пользоваться перископом. Он никак не мог понять, насколько высоко поднимается перископ, поэтому я был вынужден внимательно следить за его действиями, чтобы успеть вовремя напомнить ему о необходимости опустить перископ. Похоже, его нисколько не беспокоила возможность обнаружения перископа с берега, что могло поставить всю операцию под угрозу срыва. К тому же он не проявил особой сообразительности при идентификации береговых ориентиров. В кают-компании на столе лежал крупномасштабный аэрофотоснимок острова, тут же лежала адмиралтейская карта района. Мы с майором по очереди смотрели в перископ, после чего склонялись над планами. Мы уже выбрали возможное место высадки на юго-западном берегу острова. Здесь аэрофотосъемка показывала просвет, который оказался маленьким песчаным пляжем, за ним виднелась небольшая полянка в джунглях, от которой шла тропинка по низине между двумя холмами в сторону Сабанга. Я надеялся, что ночью мы сможем легко найти место высадки по этим двум вершинам.

После того как решение принято, его надо исполнять. В полдень мы обошли остров и приблизились к выбранному месту. Карта показывала, что в этом месте у берега достаточно большие глубины, поэтому мы рискнули приблизиться на 4 кабельтовых (800 ярдов) и через мощный перископ имели возможность разглядеть каждую деталь местности. Пляж был очень неплохим:

полоска белого песка, над которой склонились высокие пальмы. А склон холма позади пляжа представлял собой большую открытую площадку, от которой по непонятной причине отступили джунгли. Мы даже увидели тропинку, теряющуюся между двумя холмами. Однако на краю пляжа стояли несколько покрытых соломой хижин, а их темнокожие обитатели шустро сновали между деревьями. Для наших целей место было слишком густонаселенным. Даже более того: справа от деревеньки в зарослях на крутом склоне холма располагалось небольшое квадратное сооружение, подозрительно напоминавшее наблюдательный пост или оборудованную огневую позицию.

Чуть раньше, на расстоянии примерно три четверти мили от этого места, мы заметили еще одну узкую полоску песчаного пляжа и теперь вернулись, чтобы осмотреть ее внимательнее. С первого взгляда этот участок неплохо подходил для наших целей. Два приметных холма находились неподалеку, а значит, у меня были ориентиры. За пляжем также имелся просвет в джунглях. Если повезет, в темноте он сможет служить ориентиром для гребцов. Я взял пеленги всех приметных береговых объектов и удалился в сторону моря, решив, что мы нашли приемлемое место для высадки агента.

* * *

Мы всплыли в 3 милях от берега, когда наступила темнота. Было решено дождаться восхода луны и только потом спускать шлюпку. Нашим рыцарям плаща и кинжала все-таки нужно было немного света, чтобы увидеть берег, найти тропинку в джунглях и не наткнуться на деревню. Луна поднималась из-за острова, поэтому не было опасности, что кто-то заметит наш силуэт на фоне земли. Я решил использовать время для подзарядки батарей. И не только потому, что к берегу придется идти на электродвигателях. Если нам "повезет" нарваться на противолодочный патруль, придется в спешке нырять и остаток ночи провести под водой. А значит, каждый полученный сейчас ампер может оказаться жизненно важным. А дизели нагонят в субмарину свежего воздуха.

Я стоял на мостике, пока "Шторм" медленно курсировал взад-вперед в трех или четырех милях от берега. Внизу шли последние приготовления к высадке. Мы не набрали полную плавучесть - лодка сидела в воде очень низко, чтобы быть как можно менее заметной, упростить спуск шлюпки и иметь возможность нырнуть при первых признаках опасности. При этом газовыхлопные трубы оказались под водой, приглушенно булькали и выбрасывали вверх маленькие фонтанчики. Пока вахтенный офицер и впередсмотрящие осматривали море, я настроил бинокль на

береговую линию, стараясь отыскать место высадки. Вскоре мне показалось, что я могу различить белую полоску песка и нужный нам просвет в джунглях. Остров был темным, мрачным и, казалось, таил угрозу. Только изредка в хижинах под пальмами мелькали огоньки. Было очень тихо.

Через некоторое время небо над холмом, расположенным справа, начало светлеть. Часы показывали восемь. Вот-вот должна была взойти луна.

- Пост управления, старшего помощника к голосовой трубе!

- Старший помощник слушает, сэр.

- Номер один, скажи там, пусть готовятся. Надо открыть носовой люк и вытащить шлюпку на палубу. Проследи, чтобы люк сразу закрыли и задраили.

- Есть, сэр.

- Пост управления, прервать зарядку, отключить дизели.

Гул, издаваемый газовыхлопными трубами, постепенно стих. Поднялся слабый бриз, покрывший поверхность воды темной рябью. Это хорошо. Шлюпка будет менее заметна на подходе к берегу.

- Мостик! Электродвигатели готовы к пуску!

- Малый вперед!

Выполнив необходимые маневры, лодка двинулась к берегу. В это время я увидел, как распахнулся носовой люк, на палубу выбрались Вейд и второй рулевой и вытащили шлюпку. Этот люк обычно использовался для загрузки торпед и был удобно расположен под небольшим углом. Только через него можно было вытащить лодку, поскольку остальные были вертикальными. Он находился достаточно близко к ватерлинии, поэтому открывать его в море было чрезвычайно опасно. Пока он открыт, наше положение могло считаться уязвимым, поэтому я вздохнул с облегчением, когда все необходимое благополучно вытащили на палубу и люк захлопнулся. Теперь на носовой палубе шустро сновали темные фигуры. В какой-то момент мне показалось, что не меньше половины команды принимает участие в подготовке к высадке. Присмотревшись, я понял, что там только шесть человек: три рыцаря плаща и кинжала, Вейд и два наших матроса. Майор дернул за шнурок, открывавший доступ в резиновое тело лодки сжатому воздуху из баллона. Раздалось возмущенное шипение, и шлюпка моментально раздулась, едва не слетев при этом с палубы. Мне даже показалось, что это произошло слишком быстро.

Я рассчитывал подвести субмарину к берегу на расстояние полмили и тогда спустить шлюпку. Конечно, людям на веслах придется нелегко, но подходить ближе к берегу было бы

безумием. Нам оставалось пройти около полутора миль, когда майор поднялся на мостик и сообщил, что все готово. В темноте он выглядел отчаянным головорезом из детских приключенческих романов. Мы сверили часы и еще раз повторили последовательность наших дальнейших действий. Он вместе со своим матросом отвезет аборигена на берег. Я буду находиться в пределах видимости в течение получаса на случай непредвиденных случайностей, затем отойду подальше в море и продолжу зарядку батарей. А тем временем наши "шпионы" спрячут лодку и отправятся в глубь острова искать тропинку. Убедившись, что абориген находится на пути в Сабанг, они вернутся на берег. Через три часа после высадки я вернусь за ними. Поскольку нам будет сложно обнаружить маленькую шлюпку в воде, майор подаст световой сигнал, букву "R" - точка, тире, точка.

Луна неторопливо поднималась над холмом. Мы правильно рассчитали время. Просвет в джунглях был виден отчетливо, правда, он находился несколько правее, чем я ожидал: видимо, в этом месте существовало слабое северо-западное течение. Я указал на это майору и предупредил, что шлюпку может снести в сторону. В темноте казалось, что до острова рукой подать: он надвигался на нас своей мрачной громадой, но я хорошо запомнил критические пеленги и был уверен, что мы еще не подошли на расстояние полмили.

В нужный момент я приказал остановить машины и, когда "Шторм" снизил ход, приказал спустить шлюпку. Все шло нормально: лодка скользнула в воду, в нее забрались три человека, двое держали в руках весла. Шлюпка сразу отвалила от борта и направилась в сторону берега. А я приказал отводить "Шторм" на безопасное расстояние. Еще некоторое время шлюпка была видна в бинокль, но вскоре я потерял ее из виду. Мне показалось, что вначале наши путешественники слегка отклонились от нужного направления, но в конце исправили ошибку. Как и было условлено, я выждал полчаса в полутора милях от берега, после чего направился к Бенгальскому проходу и приступил к зарядке батарей.

Мы должны были подобрать пассажиров за десять минут до полуночи. За полчаса до установленного времени мы пошли к месту высадки, но держались в трех милях от берега. Луна светила очень ярко, и я надеялся, что нам не придется подходить слишком близко к берегу. К нашему немалому удивлению, за пятнадцать минут до назначенного времени мы заметили неподалеку световой сигнал - передавали букву "R". Нас уже ждали! Через десять минут оба гребца уже были на борту, шлюпка

поднята из воды, сдута и возвращена во внутренние помещения через носовой люк.

Путешественники были в полном восторге: у них все прошло по плану. Они высадились на берег именно там, где надо, спрятали лодку в прибрежных кустах, после чего потратили всего двадцать минут на поиски тропинки. Какую-то часть пути они прошли все вместе, но потом, убедившись, что все в порядке, вернулись на берег, оставив своего спутника в превосходном расположении духа. Оказавшись на пляже, они некоторое время прятались в кустах, но потом решили, что будет безопаснее ждать нас на воде.

Мы отошли от острова, достигли середины Бенгальского прохода и легли на восточный курс, чтобы пройти через Малаккский проход - пролив, отделявший остров Пуло-Вег от материка. Первая часть специальной операции была успешно завершена.

* * *

Теперь у нас появились четыре свободных дня, которые абсолютно нечем было занять. Мы не имели права атаковать встречные вражеские корабли, потому что могли обнаружить себя и привлечь в район нашего пребывания противолодочные корабли, поставив под угрозу срыва вторую часть специальной операции. Поэтому мы очень медленно пошли вдоль северного побережья Суматры, решив заняться изучением береговых объектов - все равно больше делать было нечего. Мы долго рассматривали маленький порт Сигли, но не обнаружили ничего интересного, кроме небольшой пустой пристани и нескольких складов из рифленого металла. Чуть восточнее мы увидели место, где единственная на севере Суматры железнодорожная ветка проходит очень близко к морю через мост, который легко можно разрушить обстрелом с моря. Заманчивая цель, особенно если согласовать обстрел с расписанием движения поездов... Железнодорожные составы, следующие в восточном направлении, были замечены в 11.00 и 13.00. Жаль, что мы не имели права себя обнаруживать.

На четвертый день рано утром мы отправились обратно для проведения второй части специальной операции. Незадолго до наступления рассвета мы нырнули в центре Малаккского прохода. Днем мы побывали на месте, после чего ушли в море и после наступления темноты всплыли. Оставшееся время мы употребили для зарядки батарей в шести милях от острова. Нашего шпиона следовало подобрать только в полночь. За полчаса до назначенного времени мы прекратили зарядку и подготовили шлюпку к спуску. Майор и его спутник были наготове, оставалось

только ждать сигнала с берега. Агент должен был ровно в полночь передать с помощью факела букву "N" - тире, точка, после чего повторить передачу несколько раз с интервалом в минуту.

Последние пять минут до полуночи мы провели в изрядном напряжении. Время попросту остановилось. Я даже несколько раз подносил к уху свои наручные часы, желая убедиться, что они идут. Но в конце концов обе светящиеся стрелки уставились точно на цифру 12. Полночь. Сигнала не было.

* * *

Напряжение нарастало. Возможно, у агента просто-напросто отстали часы. Но время шло, а ничего не происходило. Луна поднялась достаточно высоко, заливая берег серебристо-белым светом. Майору надоело ходить по палубе, и он поднялся ко мне на мостик. Похоже, что-то случилось. Конечно, существовала вероятность, что аборигену помешали явиться на берег вовремя какие-то объективные причины. Такую возможность, конечно, предвидели, поэтому было условлено, что, если одна из сторон не сможет явиться на место встречи, на следующую ночь будет сделана еще одна попытка. Глубоко вздохнув, я сказал: "Ну что ж, майор, если он не появится до половины первого, придется уходить. Дадим ему еще один шанс завтра".

Ровно в половине первого, когда я уже открыл рот, чтобы отдать приказ начать движение, мы увидели вспышки. С берега нам передавали точку и тире. Сигнал был виден совершенно отчетливо, но задержка на полчаса была более чем странной, следовало не спешить, а подумать.

Наши часы показывали цейлонское время (шесть с половиной часов вперед по сравнению с гринвичским). Поскольку мы находились восточнее, можно ожидать, что местное время в Сабанге отлично от цейлонского; причем, судя по расстоянию, именно на полчаса. Произойти могло все, что угодно. Абориген с Суматры мог не обратить внимания на время, не посчитав его важным фактором. Возможно, на берегу стоял японец, который передавал сигнал по своим часам. Агента вполне могли схватить, и он под пытками рассказал все, что знал. К тому же он мог оказаться предателем.

Но с другой стороны, нельзя было исключать вероятность какой-нибудь случайности, вызвавшей задержку; а то, что опоздание получилось ровно на полчаса, - всего лишь совпадение. У него вполне могли остановиться часы, а когда он их снова завел, то машинально поставил местное время. Мало ли что!

Но существовала еще одна странность в этом сигнале. Он шел не с места высадки, а откуда-то значительно правее. Причем настолько правее, что, судя по всему, передающий его человек

находился на пляже напротив деревни. Если игра действительно проиграна, судя по всему, японцам неизвестно точное место. Но нельзя исключить и другой возможности: агент только что выбрался на берег и не успел выйти на нужное место.

Как бы там ни было, мы приняли решение не посылать шлюпку в деревню и дождаться следующей ночи. Если агент ошибся, у него будет время разобраться в этом. Поэтому мы отошли в море и возобновили зарядку батарей.

На всякий случай я решил в течение дня держаться подальше от острова, и на рассвете, когда лодка погрузилась, мы направились к центру Бенгальского прохода. Утром мы заметили маленький паром, который вышел из Ули-Лое конечного пункта местной железной дороги, пересек пролив и скрылся за восточной оконечностью Пуло-Вег. Я смотрел на пассажиров парома, прошедшего в миле от нас, и думал, что они, должно быть, приехали одним из тех поездов, которые мы видели на мосту. Если бы не специальная операция, в которой мы участвовали, то попробовали бы взять одного или двух пленных. Не исключено, что позже, после завершения операции, у нас еще появится такой шанс. Поразмыслив, я решил провести остаток дня, исследуя порт Ули-Лое, из которого вышел паром. И здесь произошел забавный инцидент, который в первый момент озадачил меня, но потом оказался чрезвычайно важным.

До самого вечера мы патрулировали в двух с половиной милях к северу от интересующего нас места и заметили, как от пристани отошли две невзрачные рыбацкие моторки. Они неторопливо двинулись в пашу сторону, при этом иногда останавливались, а потом снова возобновляли движение. Я заподозрил, что они осуществляют противолодочное патрулирование, но никак не мог объяснить их поведение. Таких совпадений не бывает! Тем более, что я не сомневался: они никак не могли заметить наш перископ. Все-таки море было неспокойным, да и расстояние до берега внушительное - две с половиной мили. Возможно, шум наших винтов засекли на какой-нибудь береговой станции, но при здешних глубинах это было мало вероятно. Что-то в этом было неправильное, что-то меня беспокоило, но я никак не мог понять, что именно, поэтому благоразумно удалился на северо-восток и вскоре потерял странные лодки из виду.

В полночь мы заняли позицию точно напротив места высадки. На этот раз в боевую готовность был приведен орудийный расчет.

Сигнал поступил снова ровно в половине первого, и мы оказались перед необходимостью принять очень трудное решение. Будучи капитаном субмарины, я имел право вето. Если

я считал, что лодке и экипажу угрожает слишком серьезная опасность, я имел право и был обязан прервать операцию. С другой стороны, я не мог заставить майора ее продолжать, если он считал шансы на успех минимальными. Обстоятельства казались весьма подозрительными, но у нас не было явных доказательств провала агента. На вторую ночь сигнал передавался хотя и не с места высадки, но теперь его источник располагался намного ближе, в четверти мили от деревни. Я не видел возможности при сложившихся обстоятельствах прервать операцию. По возвращении мне придется объяснить свое решение капитану Ионидису, и чем дольше я думал, тем яснее понимал, что доводы, которые я смогу привести, будут выглядеть неубедительными. Да и нельзя было забывать о наших обязательствах перед агентом-аборигеном, который рисковал больше нас всех. Мы не могли просто так бросить его на произвол судьбы, которая, если он попадет в руки японцев, будет незавидной. Мне казалось, что сомнения должны разрешиться в его пользу.

Мы с майором стояли на мостике и вяло спорили, не в силах отыскать приемлемое решение. Он был явно напуган, причем вряд ли его можно было осуждать. Ведь именно ему предстояло отправиться на берег. Воздух был пропитан запахом предательства. А виднеющийся в темноте остров казался затаившимся чудовищем, изготовившимся к прыжку. Но каковы бы ни были мои чувства, я был убежден, что именно майор должен решить дальнейшую судьбу операции.

Одно было ясно: времени для дискуссий и нерешительности больше нет, чем дольше мы ждем, тем больше рискуем.

Все это время сигнал продолжал настойчиво мигать на берегу. И я потерял терпение:

- Майор, нужно что-то решать. Я не могу держать здесь корабль всю ночь, ожидая, пока вы соизволите начать действовать. Если в течение пяти минут шлюпка не отправится на берег, я прекращаю операцию и по возвращении доложу свои соображения командованию.

Он не произнес ни слова, молча спустился на палубу и приказал своему спутнику готовиться. В тот момент я откровенно залюбовался им: этот человек был напуган, но обладал достаточным хладнокровием, чтобы продолжить свою работу. Разве не в этом заключается настоящая храбрость? Мы медленно двинулись к берегу. На этот раз расстояние между лодкой и островом составило 800 ярдов, когда я приказал Вейду спустить шлюпку.

Я следил, как лодка растворяется в темноте, и меня невольно

пронзила мысль, что, быть может, эти люди отправляются на верную смерть. Но риск на войне неизбежен... Мне явно следовало отвлечься и подумать о других, более насущных вещах. "Шторм" все еще был повернут носом к берегу. Если возникнут проблемы и придется быстро нырять, мы можем задеть дно на здешнем мелководье. И все же я никак не мог заставить себя отдать приказ начать маневрирование. Ведь если лодка повернется к острову кормой, мы не сможем при необходимости помочь отправившимся на берег людям, задействовав палубное орудие, расположенное на палубе перед мостиком. Поэтому я развернул лодку влево параллельно береговой линии и решил еще немного подождать. Из такого положения будет значительно легче спрятаться на глубине. А с берега продолжал мелькать опознавательный сигнал; теперь он мне казался слишком ярким: N, N, N... По мере приближения шлюпки к берегу его частота возрастала. Вейд и Блейк стояли на мостике рядом со мной. Блейк, занимавший должность артиллерийского офицера, с тревогой посматривал на орудийный расчет, стоявший у палубного орудия. Я приказал ему нацелить пушку на мигающий факел и быть готовым открыть огонь при первых признаках опасности. Дуло орудия повернулось и уставилось на берег. Я чувствовал острое беспокойство еще и потому, что не мог обнаружить нашу шлюпку в бинокль, ее не было видно на фоне берега.

Когда вспышки прекратились, остров показался мне даже чернее, чем обычно. Мы ждали в напряженном молчании. Неожиданно я заметил в воде черную точку, появившуюся из тени и направляющуюся в нашу сторону. Это возвращалась шлюпка. И я уверовал, что все обошлось. Но тут снова замигал факел: N, N, N, переместившись немного вправо. Теперь ни у кого не оставалось сомнений: что-то случилось.

В этот момент ночная тишина взорвалась треском очередей и яркими вспышками. Мы оказались под перекрестным огнем четырех пулеметов с берега. Трассирующие пули неслись над водой и рикошетили от поверхности, как брошенные с берега плоские камушки. А из огневой точки в районе деревни заговорило орудие более крупного калибра, очевидно четырехдюймовое. К счастью, там понятия не имели, где мы находимся, поэтому его снаряды пролетали высоко над нашими головами и падали в воду довольно далеко.

После долгой тишины грохот разрывал барабанные перепонки.

Блейк крикнул мне в ухо:

- Открываем огонь, сэр?

- Да.

Наш первый снаряд упал где-то на склоне холма и взорвался, на мгновение осветив местность вокруг. Перелет.

- Ниже 200... Огонь!

Второй упал примерно в то место, где мы видели вспышки. Это уже хорошо. Однако бой был неравным. Было бесполезно пытаться подавить пять огневых точек, тем более что их точное расположение неизвестно. А пули уже чиркали по корпусу субмарины. Рано или поздно, но у нас обязательно появятся жертвы среди артиллеристов. Не было смысла бессмысленно подставлять людей под пули. И я приказал прекратить огонь, после чего отправил всех вниз. Со мной на мостике остался только Вейд.

Один из пулеметов теперь стрелял по шлюпке, которая находилась от нас на расстоянии 400 ярдов. Теперь я мог видеть ее невооруженным глазом. В ней находился только один человек. Вряд ли он успеет добраться до нас.

Я был очень испуган. Должен сказать, это был мой первый опыт пребывания под пулеметным огнем. Поэтому я не стал придерживаться книжной традиции и стоять спокойно под свистящими пулями, а спрятался за башню перископа и лишь изредка выглядывал оттуда посмотреть, как дела у гребца в шлюпке. Положение было затруднительным. Я должен был думать о своем корабле. Не приходилось сомневаться, что мы попали в тщательно организованную засаду, а это означало, что в любой момент могут появиться корабли - охотники за подводными лодками и преградить нам путь к отступлению. Мой здравый смысл вопил, что надо как можно скорее нырять и уносить ноги. И я ни минуты не сомневаюсь, что, если бы я так поступил, командование одобрило бы мои действия. Я отвечал за жизни пятидесяти членов экипажа и за дорогостоящий военный корабль. Одно случайное попадание в прочный корпус из четырехдюймовки стало бы для нас роковым. Разве я имею право подвергать опасности "Шторм" ради спасения одного человека?

Ответ был очевиден, но я почему-то не мог бросить на произвол судьбы человека, лишив его последнего шанса на спасение. Крупное орудие продолжало попытки нас нащупать. Летевшие над головой снаряды издавали звуки, напоминавшие проходящий мимо станции железнодорожный состав. Я договорился сам с собой, что буду ждать, пока пушка не представляет особой опасности. Автоматные очереди не могут нанести субмарине серьезные повреждения.

Из голосовой трубы раздался голос старшего помощника:

- С вами все в порядке, сэр?

- Да, - незамедлительно ответил я, - со мной все в порядке.

Номер один был прав, деликатно выяснив, как у нас дела. Он понимал, что мы с Вейдом уже могли быть мертвы, а если на мостике нет живых, нет смысла ждать приказы.

Шлюпка приближалась неторопливо, как в замедленной съемке. Ее медлительность сводила с ума. Однако я понимал, что с каждым ярдом шансы гребца увеличиваются. Когда между нами осталось 100 ярдов, я разглядел, что на веслах сидит майор, а затем увидел и его спутника, который находился в воде. Одной рукой он держался за корму, другой ожесточенно греб. Мне трудно описать то чувство, с которым мы с Вейдом следили за развитием событий. Это как скачки, в которых лошади до последней секунды идут ноздря к ноздре, но во много раз сильнее волнует. Мы подбадривали их громкими криками, которые они, скорее всего, не слышали. Я даже завопил, чтобы майор бросил шлюпку и присоединился к пловцу, но сам не понял зачем.

И невероятное свершилось. Шлюпка подошла вплотную к борту. Я послал Вейда на помощь, и вскоре оба смельчака уже взбирались на мостик. Брошенная шлюпка медленно дрейфовала по правому борту.

- Пост управления! - закричал я. - Полный вперед! Лево руля! Курс 210 градусов!

Оба пловца находились в полном изнеможении. Кряхтя и охая, они с превеликим трудом забрались в люк. Обрадованный Вейд последовал за ними.

- Пост управления! Ныряем! Ныряем!

Захлопывая над своей головой крышку люка, я еще слышал свист снарядов и лязганье ударяющих в корпус пуль. Через несколько секунд мы будем в безопасности под водой. Я приказал вахтенному погрузиться на перископную глубину, а Блейку - включить эхолот. У меня не было уверенности, что здесь достаточные глубины. Когда прибор показал, что глубина увеличивается, мы продолжили погружение, держась примерно в 20 футах от морского дна, и в конце концов стабилизировались на 80 футах.

И что теперь? Я все еще ожидал появления флотилии морских охотников. Но сколько мы ни прислушивались, ничего не услышали. Понимая, что чем дальше мы уйдем до наступления рассвета, тем будет лучше, потому что морские охотники рано или поздно появятся, я принял весьма наглое решение: всплыть и уходить на главных дизелях.

Когда мы всплыли в двух милях от берега, огонь прекратился. Наше появление осталось незамеченным, мы без проблем запустили дизели и на полной скорости удалились в южном

направлении. В пяти милях от берега мы повернули на восток и вошли в Малаккский проход.

Чудо, что мы выбрались из этой ситуации без потерь, но еще более удивительным был тот факт, что за все время мы не видели ни одного вражеского корабля. Возможно, японские солдаты были не в ладу с моряками и решили потопить нас собственными силами? Если так, это решение не принадлежало к разряду умных. Хорошо организованная операция с привлечением наземных и военно-морских сил почти наверняка окончилась бы успешно отправкой нас на дно.

Уже перед рассветом, пройдя около 40 миль, мы нырнули. К тому времени "Шторм" находился уже достаточно далеко от северного берега Суматры в Малаккском проливе. Я понимал, что людям остро необходим отдых: следовало успокоить нервы и выспаться, поэтому решил провести день 16 мая, патрулируя в удалении от берега.

* * *

Когда майор и его спутник-старшина пришли в себя, они рассказали, что случилось на берегу.

Приблизившись к пляжу, они заметили, что сигнал переместился влево и теперь его источник находился где-то в небольшом ручье, со всех сторон окруженном зарослями густого кустарника, сквозь которые было невозможно ничего разглядеть. Когда лодка коснулась дна, моряк спрыгнул в воду и пошел в сторону ручья. Сигнал все еще продолжал мигать. Затем из зарослей послышался взволнованный голос агента, который сообщал, что он ранен и его придется нести.

- Один человек не справится, - добавил он. - Пусть майор выйдет на берег тоже.

Моряку такая постановка вопроса не понравилась, и он вернулся к лодке, чтобы решить, как поступить. Он успел перебросится с майором лишь несколькими словами, когда из прибрежных зарослей послышались приглушенные голоса, треск веток и тихий свист.

- Тут что-то не так, - сказал майор. - Прыгай в лодку, уходим!

И он начал изо всех сил грести прочь от берега. Сигнал снова замигал, а потом начался сущий ад. Когда один из пулеметов начал прицельно бить по шлюпке, гребцы решили, что моряк, который лучше плавал, прыгнет в воду и будет плыть за кормой. Так появится дополнительный шанс на спасение, если одного из них ранят. Больше всего они боялись, что мы уйдем, не зная, что они уже находятся на пути к нам.

Мы, разумеется, не знали, что случилось с агентом. Возможно, он стал предателем. Но майору показалось, что его

голос, когда он звал товарищей из темноты, звучал немного необычно. Скорее всего, его схватили и под пытками заставили стать приманкой, а когда он находился на берегу, к его виску был приставлен пистолет. В общем, его участи вряд ли стоило завидовать.

* * *

Остаток похода прошел не слишком приятно. Мы достаточно громко обнаружили свое присутствие, тем самым заставив вражеские суда насторожиться, теперь мало вероятно, что нам попадется достойная цель. Вечером 16 мая я отправил радиограмму в Тринкомали и доложил о провале специальной операции. Следующие два дня мы провели в восточной части моего района патрулирования - у мыса Даймонд.

19 мая мы вернулись к острову Пуло-Вег и следующие четыре дня патрулировали у его северного и северо-восточного побережья, с противоположной стороны от места неудачной специальной операции. 21-го мы заметили торпедный катер, вошедший в Сабанг. Решив, что он пришел в порт, чтобы стать эскортом какого-то торгового судна, мы довольно долго вели наблюдение, но так ничего и не дождались. Все это время погода нас не слишком радовала: в Индийском океане начался сезон муссонов.

Как-то раз, подняв перископ, я обнаружил, что нас окружила стайка веселых дельфинов. В тот день волнение было особенно сильным, и у рулевых возникли немалые проблемы с удержанием лодки на глубине. Иногда она резко проваливалась на несколько футов, и я оказывался перед необходимостью созерцать оборотную сторону поверхности моря. Мне нравилось рассматривать подводный мир, следить, как свет проникает сквозь бледно-зеленую толщу воды. Точно так же солнечные лучи упорно прокладывают себе дорогу через густые лесные заросли. А если смотришь из воды вверх, то подвижная, струящаяся поверхность из-за рефракции неожиданно оказывается непрозрачной. Я смотрел на нее снизу в тихие, безветренные дни, когда она больше напоминала зеркало, отражая все движущееся вблизи предметы. Я видел ее, охваченную тропическим штормом, когда серо-белое серебро перемешивалось с миллионами пляшущих частичек света. Я любовался ею в ненастье, когда она откатывалась от перископа, чтобы тут же с яростью вновь налететь на него, словно стараясь сокрушить. Все это происходило (для меня) в полной тишине и поэтому впечатляли еще сильнее. В тот день у Сабанга море было таким бурным, что поверхность воды представляла собой мохнатую шапку пены. Гигантские массы воды безмолвно обрушивались друг на друга,

поднимая облака пены и брызг. Должен признаться, что, когда смотришь на бушующее море из-под воды, картина настолько восхищает, завораживает, будоражит воображение, что даже кажется нереальной. А снующие со всех сторон дельфины добавляют ощущение сказки. Шесть или семь блестящих тел поочередно выпрыгивали из воды, чтобы через несколько мгновений вернуться обратно, оставляя за собой след из белых пузырьков. Однажды так совпало, что перископ поднялся над поверхностью воды и опустился обратно одновременно с одним из дельфинов, и я получил возможность проследить за его прыжком с начала до конца. Мощное движение хвоста, полет по воздуху, снова нырок. Все члены стайки двигались параллельными курсами и строго поочередно совершали грациозные прыжки. Через некоторое время они проплыли мимо нас и скрылись в таинственной зелени подводного царства. Это были единственные существа, которых я видел в перископ. Думаю, обычно подводные обитатели пугаются и шарахаются прочь от громадины субмарины. Но все же один раз я получил возможность насладиться сказочным подводным спектаклем и благодарен за это судьбе.

С немалым облегчением мы получили сигнал, отзывающий нас домой. Тем более, что майор свалился с жесточайшим приступом тропической лихорадки. 29 мая мы благополучно прибыли в Тринкомали. Больше "Шторм" ни разу не участвовал в операциях рыцарей плаща и кинжала.

Глава 18.
Пункт назначения - Пинанг

Несмотря на неудавшуюся попытку получить информацию об оборонительных укреплениях Сабанга, вскоре после нашего возвращения на порт был проведен воздушный налет, в ходе которого причальные сооружения и портовые мощности для хранения нефтепродуктов получили значительные повреждения. Мы подозревали, что успешное завершение нашей специальной операции ничего не изменило бы. Получилось, что мы подвергались опасности и рисковали зря.

Этот воздушный налет был довольно примечательным, поскольку производился самолетами, взлетевшими с палуб авианосцев, которые подошли вплотную к берегам Суматры. Следовательно, генерал Сомервиль почувствовал уверенность в мощи своих надводных сил, и Восточный флот, вынужденный после потери Сингапура отойти сначала на Цейлон, а потом в Кению, больше не должен считаться сдерживающей силой. Задача нарушить движение японского флота через Малаккский пролив, как и раньше, стояла перед субмаринами.

Поддержка судоходства через Малаккский пролив была необходима врагу по трем основным причинам. Во-первых, чтобы сдерживать постоянно возрастающую угрозу со стороны британского флота, ему требовалось снабжать военными грузами свои основные базы - Сабанг и Порт-Блэр. Во-вторых, из-за трудностей с наземной транспортировкой следовало организовать вывоз ценных сырьевых материалов (оловянную и марганцевую руду, каучук) из Малайзии в Японию морем. В-третьих, ему было необходимо доставить в Рангун военные грузы для снабжения своей армии в Бирме. Для японцев не являлся тайной рост мощи нашего подводного флота, и отправка больших и средних торговых судов через Малаккский пролив становилась все менее выгодной. Японцы перешли на использование мелких судов, извлекая на свет божий и спешно переоборудуя даже старые посудины. Перевозки осуществлялись даже на джонках. Коммандер Римингтон на субмарине "Быстрый" как-то остановил джонку и обнаружил на ней груз оловянной руды. С тех пор мы получили разрешение топить джонки грузоподъемностью больше 20 тонн.

По западной стороне пролива, кроме субмарин, осмеливались проходить только вражеские корабли, сопровождавшие суда со снабженческими грузами в Сабанг и Порт-Блэр. Но этот поток

должен был иметь начало на восточной стороне, и теперь большинство наших субмарин действовали вдоль побережья Малайзии. Центром основных судоходных путей был Пинанг, и в следующий поход "Шторм" отправился на южные подходы к этому порту.

* * *

Перед выходом в рейс я получил звание лейтенанта-коммандера. Наконец я стал старше по званию, чем мой номер один. Обычно посетители смотрели на две прямые нашивки Брайана, затем на мои две волнистые и, конечно, принимали его за командира. Должен признать, досадная ошибка. Кстати, в это время произошли еще два повышения. Блейк получил вторую нашивку, а чиф стал инженер-лейтенантом.

А еще у нас сменился рулевой. Главстаршина Уэллс, старый служака, много повидавший на своем веку, согласился поменяться местами с молодым главным старшиной с плавбазы, который всей душой рвался в море. Наш новый рулевой Селби был коренастым мужчиной с бледным лицом. На первый взгляд он произвел впечатление меланхолика, и я, едва увидев его, пожалел о замене. Но очень скоро я убедился, что приобрел великолепного рулевого. До прибытия на "Шторм" он несколько раз чудом избежал смерти. В последний раз это произошло, когда, подорвавшись на мине в районе Мальты, затонула субмарина "Олимпия". Только Селби и еще нескольким морякам удалось доплыть до берега. Перед этим он сошел на берег со "Свирепого" за несколько дней до его гибели при столкновении в устье Темзы. Он должен был находиться на борту "Эфрея" в его последнем рейсе, окончившемся гибелью корабля и всех членов экипажа, но за час до отхода попал в госпиталь. К счастью, пока он был с нами, его везение не подвергалась столь суровым испытаниям.

* * *

В Тринкомали ко мне в гости зашел старый знакомый еще по мирным временам Рори Маклин. В начале войны он успел заработать орден Почетного легиона, будучи офицером связи на субмарине Свободной Франции "Рубис". Теперь он был одним из нескольких безумных героев, которые готовили будущее вторжение амфибийно-десантных сил, для чего обследовали подходящие побережья и проводили необходимые измерения. Оказалось, что он прибыл в Тринкомали специально для того, чтобы узнать, возьму ли я его с собой в очередной поход, чтобы он высадился ночью на Суматре, провел замеры и вернулся на субмарину. Мне не хотелось его обижать, но я не смог удержаться и громко расхохотался. Отсмеявшись, я сказал, что для такой

просьбы трудно найти более неподходящий момент, поскольку у меня, как и у большей части команды, выработалась стойкая аллергия к любым специальным операциям. Еще я сказал, что возьму его с собой только по приказу капитана Ионидиса. Бедный Рори счел меня трусом, но надеюсь, изменил свое мнение после того, как узнал о нашей предыдущей спецоперации. Забегая вперед, скажу, что он действительно вышел в море на одной из лодок класса S и выполнил свое опасное задание.

* * *

Вечером 13 июня мы снова отошли от борта "Мейдстоуна". На этот раз нас сопровождал итальянский шлюп "Эритрея", с которым мы уже встречались по прибытии на Цейлон. Он покинул нас на следующее утро ровно в час, после чего "Шторм", подгоняемым попутным ветром, бодро двинулся по Индийскому океану в сторону Никобарского канала. Ночью 16-го мы его миновали и легли на курс к острову Пуло-Перак. В Малаккском проливе море было абсолютно спокойным, и поверхность воды походила на расплавленное стекло. Случайные змейки молний изредка пересекали бархатное небо и прятались в воде. Остров Пуло-Перак был очень похож на выступающую из глубин моря сахарную голову, был отличным навигационным ориентиром и частенько заменял собой маяк для идущих к Малайзии судов. Мы увидели остров слева по борту рано утром 18-го. Понимая, что у нас нет шансов добраться до места назначения до рассвета, я решил отойти к южному берегу Пуло-Перака и провести день, патрулируя между островом и Пинангом в надежде увидеть немецкую подводную лодку или конвой. Кроме того, имея постоянно перед глазами такой великолепный ориентир, как Пуло-Перак, у меня будет возможность выяснить все о действующих в этом районе течениях. Я знал, что в районе, куда мы направляемся, береговые ориентиры отсутствуют. Отклонившись так от курса, я вторгнусь в район патрулирования "Морского пирата", но Питер Энджел мог появиться через несколько дней.

Ближе к вечеру вахтенный офицер заметил дым со стороны материка. (Почему-то всевозможные тревоги имеют обыкновение происходить во время еды.) Я подошел к перископу, увидел тонкую, отчетливую струйку дыма, поднимающуюся над горизонтом с восточной стороны, и предположил, что какое-то судно, следующее в северном направлении, намерено пройти рядом с прибрежными островами. От нас оно находилось слишком далеко, но я решил всплыть и взглянуть на него с мостика. Так мы и поступили. Но я не успел сделать двух шагов по мостику, когда впередсмотрящий, выбравшийся вслед за мной

из люка, воскликнул: "Самолет прямо перед нами, сэр!" Самолет находился примерно в 5 милях на высоте около 1500 футов и летел прямо на нас. Мы поспешно нырнули, не успев взглянуть на источник дыма, и ушли на глубину 80 футов. Я не сомневался, что с самолета, даже если не заметили "Шторм", видели потревоженную нами поверхность воды. Однако он не сбросил на нас глубинные бомбы, и через десять минут я рискнул всплыть на перископную глубину и осмотреться. Самолета уже не было, а дымок оставался в поле видимости, только его пеленг немного изменился. Очевидно, невидимое судно следовало в северном направлении. Чувствуя слабую надежду, что оно вскоре изменит курс на западный, чтобы зайти в Сабанг, я приказал двигаться в северном направлении на скорости 4 узла и плавно подняться до 15 футов, чтобы иметь лучший обзор.

Примерно через полчаса после первого обнаружения дыма стала видна верхняя часть трубы и мачты небольшого торгового судна. Оно находилось в семи милях от нас (намного ближе, чем я надеялся) и шло на северо-запад, то есть у нас появились шансы перехватить цель. Вскоре после этого я увидел мачты и трубу еще одного торгового судна, идущего в некотором отдалении вслед за первым, а сразу вслед за этим еще две маленькие мачты - корабли сопровождения конвоя.

Я приступил к выводу "Шторма" на позицию для атаки первого судна, имевшего, по моим оценкам, грузоподъемность около 1500 тонн. Оно шло зигзагом между северо-западным и западным курсом, что увеличивало наши шансы. Очевидно, местом его назначения был Порт-Блэр. Учитывая, что оно двигалось со скоростью 8 узлов, каждые несколько минут резко меняло курс, атака обещала быть долгой и сложной.

Неожиданно ситуация изменилась: на очередном повороте зигзага цель изменила курс и пошла прямо на меня, намного сократив расстояние. Беглый взгляд на карту подтвердил мою догадку: оно изменило курс на западный и идет на Сабанг. Судно выполняло сложный противолодочный зигзаг, похожий на используемый в отдельных случаях и нашими кораблями: несколько поворотов направо от основного курса, затем несколько поворотов налево, затем снова направо и так далее. При таком противолодочном маневре субмарине очень трудно попасть в цель, если только ее командиру очень повезет. Но теперь цель играла мне на руку. После очередного возвращения на курс, который я считал основным, она снова отклонилась влево, и я оказался в 5 градусах от нее слева по борту на расстоянии 2,5 мили.

Ситуация становилась напряженной: море было очень

спокойным, мне пришлось использовать малый перископ и поднимать его на несколько секунд, чтобы не обнаружить себя. Убирая перископ, я должен был мысленно представлять движение цели, не упуская из виду корабль эскорта - крупного морского охотника, идущего на траверзе цели. Теперь цель двигалась прямо на нас, а я, не имея возможности ее видеть, пытался предугадать ее дальнейшие действия. Через несколько минут она может выполнить поворот направо и отклониться от своего основного курса на запад. Если нет, то, оставаясь на прежнем курсе, она подойдет ко мне слишком близко, и я не смогу стрелять, потому что взрывы торпед могут повредить "Шторм" тоже. Мы можем даже столкнуться с ней! Все зависит от того, что она будет делать. Ведь на войне часто случаются совершенно неожиданные вещи.

В соответствии с записью в корабельном журнале, цель начала поворот направо без одной минуты шесть. Я теперь видел ее вполне отчетливо. Это была старая, уродливая посудина, своими угловатыми формами напоминающая не морское судно, а три штабеля ящиков, кое-как скрепленных ржавыми железными пластинами. Две грузовых стрелы отделяли полубак от мостика и мостик от полуюта. Вероятно, старушку периодически красили в темно-серый свет, хотя последний раз это было довольно давно. Черной была только труба, выпускающая густой темный дым, который длинным шлейфом висел в воздухе на протяжении нескольких миль. Пора было стрелять. Следующий поворот цели будет, скорее всего, направо, и я останусь по левому борту от нее в весьма невыгодном положении. Поэтому я должен успеть выстрелить, прежде чем она пойдет на очередной виток зигзага. Подняв перископ, я увидел, что до угла атаки осталось всего пять градусов. Еще несколько секунд, и я отдал хриплым голосом приказ:

- Носовые аппараты - к бою!

При полном штиле я не мог держать перископ поднятым достаточно долго, чтобы нацелить каждую торпеду, но интервал между выстрелами был известен из таблиц, можно было засечь его по секундомеру.

Когда нос цели коснулся вертикальной линии в окулярах перископа, я негромко произнес:

- Первая пошла... Убрать перископ... Дальше по секундомеру... 80 футов... Приготовиться к бомбежке...

Мои люди хорошо знали свое дело. Торпеды пошли к цели, и "Шторм" начал проваливаться в глубину моря. Всякий раз, когда мы начинали погружаться ниже перископной глубины, у меня было огромное искушение остаться и увидеть результат атаки

своими глазами. (Я ни разу не увидел, как взрываются мои торпеды.) Но дело в том, что торпеды оставляют в воде след, который может привести охотника к месту, где мы находились. Как только была выпущена четвертая торпеда, мы круто повернули налево и быстро опустились на 80 футов.

Примерно через две минуты после выхода первой торпеды мы услышали сильный взрыв, за ним второй и третий. Судя по звуку, это взорвались торпеды. А еще через минуту Макилмюррей подтвердил мою уверенность, сообщив:

- Цель не слышу, сэр.

Я не сомневался, что сейчас нас начнут забрасывать глубинными бомбами. Мы снизили скорость и шли только на одном винте, опустились на 100 футов и стали ждать развития событий. Теперь только рулевые были чем-то заняты, остальные в напряжении гадали, как близко к нам находятся смертоносные цилиндры глубинных бомб, которые уже наверняка тонут в воде. Я не выдержал и тронул за плечо Макилмюррея:

- Ты что-нибудь слышишь?

- В данный момент ничего, сэр.

Я представил себе корабль-охотник, который наверху остановил машины и теперь настороженно прислушивается, шевеля ушами гидролокаторов.

- Слышу шум дизеля прямо за кормой, сэр.

- Пеленг меняется?

- Нет, сэр, пеленг постоянный.

Ровно в одиннадцать минут седьмого раздался первый взрыв. Вражеская атака началась. Сначала мы услышали три взрыва, но не слишком близко, затем еще четыре: эти были значительно ближе. Враг напал на наш след, но я не знал, действительно ли он нас обнаружил или просто удачно просчитал наши действия.

Прошло пять минут. Ничего не происходило. Макилмюррей слышал, как вражеский корабль движется за кормой - ищет нас. Еще через десять минут я понял, что он не сумел нас обнаружить и можно потихоньку уходить. Опасность нам больше не грозила.

Через полчаса, в течение которых мы ни разу не услышали нашего противника, я решил всплыть на перископную глубину и осмотреться, пока еще не совсем стемнело. Когда перископ поднялся над поверхностью, я сразу заметил нашего преследователя, лежащего в дрейфе в 400 ярдах от нас на левом траверзе. У меня было такое чувство, словно я, спасаясь, долго бежал по длинному тоннелю, после чего обнаружил, что мой преследователь ждет меня с другого конца. Противник был слишком близко, чтобы чувствовать себя в безопасности, поэтому, поспешно оглядевшись и не обнаружив в пределах видимости

других кораблей, я приказал возвращаться на 100 футов. Но тут подал голос Макилмюррей:

- Слышу шум дизеля, быстро приближается, красный 100.

Я забеспокоился. Неужели мы обнаружили себя, всплыв на перископную глубину? Возможно, мы поднялись над слоем воды высокой плотности, который приглушал шум наших винтов, пока мы оставались на глубине. Но он наверняка не мог заметить перископ!

- Шум приближается, сэр, пеленг постоянный.

А вскоре его можно было услышать, не прибегая для этой цели к помощи специальных приборов. На нас надвигалось нечто, издающее ритмичный, пульсирующий звук, который нес с собой угрозу. Он с каждой секундой становился громче, увеличивался в объеме, заполнял собой все свободное пространство, звенел в ушах. Казалось, что на нас с бешеной скоростью несется локомотив - чух-чух-чух... Я почувствовал, как ледяные пальцы ужаса стиснули сердце. Враг точно знал, где мы находимся. Он намеревался пройти над нашими головами, и через мгновение со всех сторон начнут рваться глубинные бомбы, и одному Богу известно, чем это закончится. Я непроизвольно втянул голову в плечи, когда звук достиг наивысшей громкости. Еще мгновение и...

И ничего не случилось. Судя по сообщениям Макилмюррея, противник ушел. По чистой случайности он выбрал именно этот момент и курс, чтобы покинуть район. Мне оставалось только поблагодарить Бога за то, что "Шторм" не всплыл на перископную глубину на минуту или две позже, тогда вражеский корабль вполне мог нас протаранить.

К восьми часам я наконец почувствовал себя в безопасности, и мы всплыли в непроглядно черную безлунную ночь. Линии горизонта не было видно, небо вдали плавно сливалось с морем, и было невозможно определить, где заканчивается одно и начинается другое. До запуска дизелей мы провели радарный поиск, и, ничего не обнаружив на экране, двинулись юго-западным курсом к Пуло-Пераку. Через полчаса мы увидели остров, представлявший теперь сгусток тьмы, но его появление дало нам возможность определить местоположение корабля. По завершении этой жизненно важной операции мы взяли курс на запад, чтобы обойти остров и проследовать в район патрулирования - к югу от Пинанга. Но далеко уйти мы не успели, поскольку получили приказ немедленно отправляться на позицию, расположенную в 80 милях к северо-востоку от острова Пуло-Вег, и атаковать японскую субмарину, которая должна была пройти там около девяти часов через день. Новый район

располагался примерно в 125 милях к вест-норд-весту от точки нашего местонахождения, поэтому мы немедленно легли на новый курс.

* * *

Утром 20 июля в 04.47 мы погрузились в нужной точке. Во всяком случае, я рассчитывал, что дело обстоит именно так. Меня немного беспокоило, что за время перехода мы ни разу не видели звезды, то есть весь путь шли по счислению. Когда при свете дня к югу от нас вдали показались голубые горы Суматры, я решил определиться по самым заметным вершинам - это не слишком точный метод, но приемлемый, особенно когда только он и доступен. Как я и предполагал, мы не сумели получить точный результат, но, судя по всему, мы находились примерно в 10 милях от указанной нам позиции. Это была достаточно серьезная ошибка, и у нас оставался всего час, чтобы ее исправить. Успеть в нужную точку вовремя мы могли только по поверхности, при этом подвергаясь риску, что враг заметит нас первым.

"07.57. Всплыли и последовали курсом на север, чтобы выйти в нужную точку.

09.05. Заметили дым, пеленг 100°. Нырнули. Вскоре после этого увидели боевую рубку субмарины. По непонятной причине она отчаянно дымила. Начали атаку. Не смогли определить наличие зигзага. Субмарина покачивалась на волнах, которые несколько раз обнажили ее легкий корпус. Проанализировав данные позже, мы установили, что вражеская субмарина все-таки двигалась зигзагом.

09.40. Выстрелили шесть торпед с расстояния около 2500 ярдов (хотя, по моим расчетам, в момент выстрела мы находились ближе). Во время стрельбы лодка стала значительно легче, и нос лодки "смотрел" вниз, поэтому пришлось принимать срочные меры по корректировке дифферента, чтобы "Шторм" не выбросило на поверхность. Через три минуты мы восстановили дифферент и увидели, что вражеская субмарина изменила курс и даже не пересекла линию огня. Не могу сказать, заметили ли японцы: а) следы торпед в воде или б) турбулентность воды, созданную нашими усилиями не вылететь на поверхность. Через восемь минут четыре торпеды взорвались на дне моря. Взрывы заставили цель резко уйти влево и выполнить несколько резких зигзагов, выбросив в воздух столб черного дыма. Затем она скрылась в южном направлении. Судя по данным гидроакустиков, вскоре она снова возобновила движение на запад".

Даже не могу выразить, как я переживал свою неудачу. Ведь это была та самая подводная лодка, которая несколькими месяцами раньше потопила следующее без сопровождения

британское торговое судно. Японцы подняли уцелевших моряков на палубу субмарины и изрубили их мечами. С тех пор за этой лодкой началась охота. И я упустил реальный шанс ее уничтожить. У меня было достаточно времени, атака развивалась спокойно, без лихорадочной спешки, часто сопровождающей атаку на субмарину. Меня заранее предупредили о появлении противника, причем не только о времени его появления, но даже о курсе и скорости. Он появился строго по расписанию, как курьерский поезд. Какой я командир-подводник, если при всех благоприятствующих обстоятельствах умудрился промахнуться! При всем желании я не мог найти себе оправдание.

В полдень мы всплыли на две минуты, чтобы измерить высоту солнца над уровнем моря, после чего до наступления темноты оставались под водой. Вечером мы всплыли и снова взяли курс на Пинанг, куда еще не добрались. У нас осталось всего три торпеды, и я счел необходимым поставить об этом в известность Тринкомали. Поэтому я составил подробное донесение в штаб о двух проведенных атаках и результатах. Ответ поступил довольно быстро: приказывали возвращаться. Снова мы изменили курс и отправились на запад.

Нам всегда очень нравилось возвращаться на базу через Индийский океан. Потихоньку отпускало напряжение, в помещениях чаще слышались шутки, звучал смех. Весь переход мы шли только по поверхности, свежий воздух поступал в лодку днем и ночью. Команда могла выходить на мостик, чтобы подставить лица солнышку, почувствовать дуновение свежего морского бриза. Я тоже почти не покидал мостик, наблюдая, как ритмично поднимается на очередной волне нос лодки, а потом зарывается в воду. Волны ударялись в левый борт лодки, поднимая над носовой палубой облако мелких брызг. Поэтому после полудня, когда солнце занимало место прямо по нашему курсу, мы получали возможность любоваться собственной радугой. Летающие рыбки бесшумно скользили над поверхностью и с легким всплеском исчезали в воде. Они уступали дорогу многократно превосходящему их размерами "Шторму". Зеленовато-голубое море казалось подсвеченным таящимся в глубине огнем. Жизнь определенно была прекрасной.

Конечно, в такие дни можно было немного расслабиться, но я счел своим долгом предупредить экипаж о необходимости соблюдать осторожность. Именно этой теме я посвятил очередной выпуск "Доброго вечера":

"Самая большая опасность, которой подвергается субмарина, возвращающаяся из боевого похода, это комплекс "мы почти дома". Не подлежит сомнению факт, что большинство

потопленных нашими кораблями немецких подводных лодок возвращалось к родным берегам. После напряжения, свойственного боевому походу, люди чувствуют естественную необходимость расслабиться и зачастую забывают, что враг может подстерегать где угодно. Искушение послабления вполне объяснимо, но может оказаться гибельным. Особенно это касается вахтенных офицеров и впередсмотрящих, которым нельзя допускать ослабления внимания. В Индийском океане, этой "ничейной" территории, движутся не только наши субмарины, но и подлодки противника. Поэтому опасность ротозейства очевидна. По-моему, очень глупо дать себя потопить по пути домой и только потому, что не хватает силы воли сохранить бдительность еще несколько дней".

Накануне прибытия в Тринкомали я выпустил сотый номер "Доброго вечера". По такому случаю я потребовал, чтобы в его подготовке приняло участие как можно больше народу. Результат превзошел все ожидания, и юбилейный номер вышел на двенадцати (!) листах. Причем больше половины материалов было в стихах. Самым плодовитым автором оказался трюмный машинист Рук. Мы уже давно заметили, что его писательская активность нагляднее всего проявлялась после атак или бомбежек; иными словами, его талант был прямо пропорционален количеству шумовых эффектов в походе.

Время в пути прошло незаметно, и в пять часов утра 25 июня мы встретились с траулером "Дева Мария", который проводил нас в гавань Тринкомали.

Глава 19.
Архипелаг Мергуи

Наш следующий маршрут мог вызвать зависть любого капитана субмарины: девственная территория, где уже больше года не появлялась ни одна подводная лодка. Мы должны были патрулировать и вести наблюдение вдоль 300-мильной береговой линии, вдоль которой были рассыпаны сотни мелких островков. На этот раз мы отправлялись в район архипелага Мергуи и западного побережья узкого перешейка, соединяющего полуостров Малакка с материком. Существовала вероятность, что японцы, проводя свою политику использования небольших мелкосидящих судов вместо глубоководного флота, приспособили для их движения некоторые из великого множества проливов, спрятанных между островами; а порт Мергуи является точкой отправления этих судов, перевозящих военные грузы в Рангун.

Ожидалось, что в создавшихся условиях палубное орудие окажется нам более полезным, чем торпедные трубы, поэтому было решено увеличить наш боезапас. Приспособив для хранения боеприпасов один из мало используемых дифферентных танков, а также потеснив остальные запасы, мы сумели загрузить на "Шторм" вдвое больше трехдюймовых снарядов, чем обычно. Кроме того, мы организовали досмотровую партию, в обязанности которой входил осмотр и, если необходимо, взрыв джонок и мелких грузовых судов. Недавно появилось распоряжение, что все субмарины, действующие в дальневосточном регионе, должны иметь дополнительного вахтенного офицера. Нам повезло - на "Шторм" был назначен молодой младший лейтенант Дикки Фишер, который был не только очень приятным в общении парнем и быстро стал душой кают-компании, но и прекрасно проявил себя в боевых условиях. Я немедленно назначил его досмотровым офицером, велел подумать и решить самостоятельно, сколько человек следует включить в досмотровую партию и какое необходимо оружие. Он взялся за дело с умом, отобрал пять матросов, вооружил их револьверами, абордажными крюками, подрывными зарядами, а также раздобыл устрашающий набор ножей и кинжалов, которые могли оказаться полезными для самообороны. Полностью экипировавшись для тренировки, они больше напоминали шайку пиратов-головорезов, чем добропорядочных матросов.

* * *

Мы вышли из Тринкомали вечером 15 июля и после лишенного каких бы то ни было событий перехода рано утром 20-го вошли в район патрулирования. Я решил пройти в пределах видимости берега в районе острова Тавой; все острова архипелага были обрывистыми. Мы проложили курс таким образом, чтобы прибыть к северному берегу острова Кабоса, где провели тщательный радарный поиск.

Первые же дни похода посеяли глубокое уныние среди матросов и офицеров. Условия плавания были далеки от идеальных. Волны монотонно накатывали с северо-запада, проявляя при этом упорство, достойное лучшего применения. Они мешали удерживать лодку на глубине. А на поверхности нас постоянно сопровождали тропические ливни. В этом не было ничего необычного: шел самый влажный месяц сезона муссонов, а мы находились у самого дождливого побережья Бенгальского залива. Но понимание этого факта не добавляло хорошего настроения. Днем заросшие лесом острова были скрыты от нас густой завесой падающей с неба воды, а ночью на мостике мы обреченно подставляли головы под тропический водопад. Спрятаться от воды было невозможно, она проникала всюду и за несколько минут могла вывести из строя все имеющиеся в наличии бинокли. Если дождь неожиданно прекращался, тропическое пекло превращало влагу в густую дымку. Видимость постоянно оставляла желать лучшего, луны не было видно, и ночью мы могли полагаться только на радар - единственный способ определить наше местоположение.

Плохая видимость помешала моей первой попытке осмотреть защищенную якорную стоянку у острова Тавой, называемую порт Оуэн, но 23-го я решил ее повторить. Незадолго до рассвета мы нырнули в нескольких милях от острова, обошли его с севера и повернули на юг, к цели. Видимость ограничивалась 3 милями, но я надеялся, что днем она улучшится.

В 8.15. вахтенный офицер заметил слева по борту тень, выплывающую из пелены дождя. Направив на нее линзы перископа, я сначала не понял, что перед нами; но вскоре стало ясно, что мы повстречали маленькую каботажную посудинку на 200 тонн, обильно украшенную ветками для маскировки. Мне еще не приходилось сталкиваться с таким способом маскировки, делающим маленькое судно незаметным на фоне берега.

Я круто повернул влево, чтобы вывести субмарину на параллельный курс, и приказал готовиться к атаке. Сразу же раздался металлический лязг орудийный расчет открывал крышки нижних люков в боевой рубке и орудийной башне (она расположена над кают-компанией). Рядом с кают-компанией, в

проходе, ведущем к камбузу, матросы доставали 3-дюймовые снаряды и складывали их на стол в кают-компании. Через минуту Блейк доложил:

- Артиллерийский расчет готов.

Я немного выждал, пропуская судно.

- Цель - маленький каботажник, - сказал я, - пеленг зеленый 40 градусов. Расстояние - 800 ярдов. После всплытия открываем огонь. Цельтесь в рулевую рубку.

А когда суденышко прошло у нас на траверзе, я громко скомандовал:

- Всплываем! К атаке!

Номер один тут же приказал продуть цистерны главного балласта. В соответствии с установленным порядком в первый момент операторы горизонтальных рулей пытаются удержать субмарину на глубине, но, когда заполняющий танки воздух начинает тянуть ее вверх, они поворачивают рули и позволяют ей устремиться к поверхности, как пробке. На глубине 15 футов, когда верхушка орудийной башни еще находилась под водой, номер один дал свисток, люки открылись, и, стряхнув попавшую на головы воду, люди шустро вскарабкались наверх. Я еще немного выждал, наблюдая в перископ за ничего не подозревающей целью, после чего отправился на мостик.

Я вышел на мостик, когда палубное орудие уже выстрелило первый снаряд. Прямое попадание разнесло рулевую рубку в щепки. Противник не пытался оказывать сопротивление, но, хотя наши снаряды проделали немало пробоин вдоль ватерлинии, судно еще несколько минут двигалось с прежней скоростью и не изменило курс. Один из снарядов угодил в уложенные палубе бочки, очевидно с нефтепродуктами, и в небо взметнулся язык пламени. Только после двадцать восьмого выстрела судно остановилось. На палубе не было видно никаких признаков жизни, и я подумал, что весь экипаж погиб. Однако при нашем приближении на корме появилось несколько фигур. Люди не мудрствовали лукаво и сразу прыгали в воду. Судно слегка осело на корму, однако на первый взгляд тонуть не собиралось. Я решил, что туда следует отправить нашу абордажную партию, чтобы заложить несколько зарядов. Но, пока "Шторм" маневрировал, судно вдруг начало резко оседать на корму и, высоко задрав в воздух нос, ушло под воду. На поверхности остались многочисленные обломки и пустые бочки.

Я принял решение взять двух пленных. Поход только начинался, и было еще рано обременять себя многочисленными пассажирами. Остальные уцелевшие имели все шансы спастись, тем более что до берега было меньше полумили. Мы медленно

двигались между торчащих из воды голов, выбирая пленников. Мне хотелось взять, если представится возможным, одного японца. Но первые три пловца, к которым мы приблизились, проявили недюжинную прыть и резво уплыли к берегу. И только один маленький японец согласился быть спасенным нами. Его выловили из воды и отправили вниз. Еще мы подобрали одного малайца, у которого обнаружилась рана на бедре. Ему помогли спуститься по трапу и сдали на руки главстаршине.

А я решил воспользоваться моментом и претворить в жизнь план, который вынашивал накануне: зайти в порт Оуэн, оставаясь на поверхности. Крупномасштабных адмиралтейских карт этого района не существовало, но перед выходом в море Джордж Перрин, штабной офицер с "Мейдстоуна", вручил мне план, составленный индийской топографической службой, где якорная стоянка была изображена достаточно подробно. Из плана явствовало, что глубины на стоянке слишком маленькие, чтобы в случае осложнений позволить нам нырнуть. Мне казалось, что фактор неожиданности должен обеспечить успех мероприятия.

Обстоятельства представлялись исключительно благоприятными. Тропический ливень сделает наше приближение незаметным. Кроме того, мы почувствовали вкус крови, а орудийный расчет воодушевился достигнутым успехом. Короче говоря, мы находились на поверхности и хотели здесь остаться. Казалось маловероятным, что произведенный нами шум был слышен очень далеко. В общем, можно было действовать.

В десять часов мы покинули поле брани и пошли на юг. Спустя полчаса "Шторм" уже находился у северного входа в порт Оуэн.

На якорной стоянке мы заметили три судна. Одно было большой джонкой, причем незагруженной. Два других было трудно идентифицировать, поскольку они были окрашены в светло-серый цвет и не выделялись на фоне берега. В какой-то момент мы с Блейком заподозрили, что перед нами пресловутые морские охотники, я даже в волнении крикнул: "Право руля!", стремясь, чтобы нос "Шторма" повернулся к участку с большей глубиной. Однако, подумав, мы решили, что видим речные канонерки или патрульные корабли и, если мы сюда забрались, надо идти до конца. Поэтому я приказал артиллерийскому расчету занять свои места, а "Шторм", описав полный круг, вернулся на прежний курс.

При нашем приближении на вражеских кораблях началась паника. Матросы поспешно пытались поднять якоря. На одном из кораблей эти попытки увенчались успехом, и он пошел прямо на нас. С расстояния 1200 ярдов мы открыли огонь. Третий выстрел

угодил в цель. Судно остановилось.

Все последующие выстрелы были прямыми попаданиями. Враг отвечал пулеметными очередями, причем стрельба велась японскими разрывными пулями, которые в свое время привели в замешательство наши войска в Сингапуре. Выстрелы раздавались со всех сторон, и вскоре было невозможно определить, откуда стреляют - с кораблей или с берега. Наши снаряды продолжали попадать в цель, и скоро члены экипажа обстреливаемого судна, там были одни японцы, начали прыгать за борт. Заметив это, мы перенесли огонь на другой корабль. Матросы немного побегали по палубе и тоже начали искать спасение в воде. Обе цели уже имели достаточное количество пробоин вдоль ватерлинии, однако, судя по виду, на плаву держались уверенно.

А у нас появился первый пострадавший - заряжающий артиллерийского расчета Гринвей. Ему помогли спуститься вниз, и главстаршина получил на свое попечение второго раненого за последний час. К счастью, паша акция была почти завершена.

Пока шел обстрел, все мои мысли были сосредоточены на навигационных проблемах. Слишком ограниченным был участок водной поверхности, на котором развернулось действо. У меня не было времени брать пеленги и наносить отметки на карту, приходилось принимать решения "на морской глаз". В качестве дополнительной меры предосторожности я приказал включить эхолот и докладывать мне значения глубин с интервалом в несколько минут. Об уменьшении глубины до 5 саженей следовало сообщать незамедлительно. Я не упускал из виду результаты действий нашего орудия; следил, не задело ли кого-то из моих людей; маневрировал лодкой так, чтобы дать орудийному расчету максимум преимуществ; слушал сообщения о глубинах, смотрел на промокшую карту, чтобы не оказаться на суше, и отдавал приказы рулевому.

Из-за ограниченности пространства я решил, что неразумно разворачиваться и уходить тем же путем, которым мы пришли. Гораздо лучше пройти через стоянку (благо она невелика) и выйти через юго-восточный вход. При этом часть пути пролегала рядом с берегом. Там мы заметили большую деревянную хижину, рядом с которой толпились малайские женщины и дети, которые улыбались и приветливо махали нам. Когда мы подошли к выходу со стоянки, вторая цель затонула, а первая, получившая не меньше повреждений, сидела в воде очень низко и, судя по всему, готовилась отправиться на дно в ближайшее время. Нельзя не признать, что мы достигли впечатляющего успеха, цена которому двадцать девять снарядов. Неплохое начало! Это не могло не поднять нам настроение, поэтому ливень и изобилие

навигационных проблем казались ничего не значащими мелочами. Правда, меня беспокоило состояние Гринвея, но и тут все было в порядке. Выяснилось, что пуля пробила мягкие ткани плеча и не задела ничего важного. Раненому оказали помощь, и он выразил готовность вернуться к исполнению своих обязанностей. Когда мы вернулись в Тринкомали, рана, благодаря неусыпным заботам главстаршины, почти затянулась.

Ни один человек не высказал мнение, что две перестрелки в течение одного дня - это перебор, и мы отправились на поиски новых неприятностей, довольно быстро их отыскав.

Из бортового журнала:

"11.18. Взяли курс на юг к Королевскому острову. Для этого придется пройти участок протяженностью шесть миль по поверхности воды: к сожалению, там слишком мелко, чтобы нырнуть. Риск сочли оправданным, так как намеревались обследовать якорную стоянку в заливе в районе устья реки Мергуи до наступления темноты.

13.34. Нырнули в 9 1/2 мили от острова и пошли к берегу.

16.15. Убедились, что в заливе судов нет. На входе заметили маленькое рыболовное судно.

16.36. Заметили два десантных плавсредства, следующих по реке из Мергуи. На одном установлено два пулемета, на другом - один. Начали маневрирование для атаки.

17.00. Всплыли, когда цели находились рядом, и обстреляли ближайшую из них с расстояния 1800 ярдов. Первые два снаряда упали рядом с целью, не причинив ей повреждений, но с нее почему-то не открыли ответный огонь. Зато на втором плавсредстве довольно быстро заговорил пулемет. Мы уже выпустили десять снарядов по первой цели и собирались перенести огонь на вторую, с которой нас обстреливали, когда наша трехдюймовка прекратила огонь из-за неисправности выбрасывателя. Два "викерса" действовали, а эрликон молчал. Позже обнаружилось, что в неисправности трехдюймовки виноват заряжающий, сменивший раненого Гринвея. Он продолжал удерживать рукоятку затвора, когда ее следовало отпустить, не давая новому снаряду попасть на место. Что случилось с эрликоном, так и осталось невыясненным. На следующий день мы испробовали его с тем же магазином, и орудие ни разу не дало повода для нареканий.

17.04. Не желая больше подвергать опасности своих артиллеристов, которые действовали под огнем противника, я приказал нырять. В течение 30 секунд шли на высокой скорости в северном направлении. Погрузились на глубину 60 футов. К моему немалому удивлению, через полминуты после погружения

на нас сбросили глубинную бомбу, а через пять минут - вторую, которая разорвалась очень близко: ближе "Шторму" еще не приходилось испытывать. От удара у нас появились некоторые проблемы с освещением, а на стол в кают-компании сверху свалился оглушенный таракан. Более серьезного ущерба не было. Однако наш японский пленный очень забеспокоился и попросился в туалет.

17.11. Из-за наличия навигационных опасностей принял решение всплыть на перископную глубину сразу после второго взрыва. Обнаружил один вражеский корабль прямо по курсу, другой - со стороны кормы. Решил уходить через Железный проход, тем более что шел отлив. Изменил курс на западный. Похоже, вражеские гидролокаторы нас не засекли, и оба корабля отошли к восточному берегу острова Железный, очевидно надеясь спрятаться на фоне берега и вынудить меня всплыть.

17.30. Миновали Железный проход. Карта не зря предупреждала нас о наличии сильных водоворотов. Вода несла "Шторм", как невесомую скорлупку. В одном месте субмарина за несколько секунд "провалилась" с перископной глубины на 60 футов.

18.30. Всплыли в удалении от Муравьиного острова. Легли на курс в обход острова Кабоса с севера".

Теперь у меня появилось ощущение, что мы уже достаточно нашумели. Думаю, что теперь врагу придется отложить на несколько дней отправку малых судов с грузами и выслать на поиски зловредной субмарины (то есть нас) корабли-охотники. Поэтому наилучшим решением будет отойти на некоторое время в южную часть нашего обширного района патрулирования. Ночью мы взяли курс на юг, чтобы пройти архипелаг Мергуи до рассвета. Затем я намеревался походить между островами, исследовать проливы между ними и, если получится, осмотреть устье реки Пакхан, причем по возможности оставаясь на поверхности.

Начался самый необычный период в моей подводной практике. Он длился двое суток. С момента, когда мы вошли в проход Нэрчус, и до выхода с южной стороны Лесного пролива, мы все время оставались на поверхности, свободно путешествовали между бесчисленными островами; все это в непосредственной близости от оккупированной врагом территории. Полное отсутствие судоходства во внутренних проливах архипелага, свобода, с которой мы перемещались по поверхности, приводила в недоумение и восхищение. За весь период мы не видели ни одного самолета. Позднее я указал в отчете, что сюда вполне могут войти значительно более крупные

военно-морские силы и долгое время оставаться незамеченными. Острова казались необитаемыми и имели вблизи немало защищенных якорных стоянок.

Карты морского дна некоторых проливов между островами были составлены приблизительно, поэтому временами мы шли на риск наткнуться на неизвестные рифы, но ощущали себя настоящими первопроходцами древности. Днем на мостике всегда стояли впередсмотрящие, зато ночью мы ощущали себя в безопасности. Конечно, по возможности мы выбирали участки с известными глубинами.

Двигаясь на юг, мы провели два дня, патрулируя под водой в районе устья реки Пакхан, надеясь заметить небольшие суда, вывозящие оловянную руду с местных рудников, но наши надежды не оправдались. 28 июля мы провели перископную разведку бухты Гастингса - обширной якорной стоянки, расположенной между тремя островами, обеспечивавшими защиту как от северо-западных, так и от юго-восточных муссонов. Мы осмотрели ее со всех сторон, но судов там не обнаружили. Вечером я решил, что пора возвращаться в район Мергуи, и доложил о своем намерении в Тринкомали. Возможно, они предложат что-нибудь другое.

Мы шли в северном направлении уже четыре часа, когда поступил ответ из штаба. Нам предлагали район Пукет, расположенный южнее первоначального района патрулирования, в качестве альтернативы (по желанию). Я тут же повернул на юг и проинформировал штаб о своем согласии. Но спустя 14 часов поступил еще один сигнал, предписывающий нам вернуться обратно на север. Наверное, в штабе появились новые разведывательные данные о необычной цели, ожидаемой в бухте Хайнца, расположенной к северу от острова Тавой. Всю ночь и следующий день мы двигались на север, держась в удалении от островов, и на рассвете 31 июля заняли позицию напротив бухты Хайнца. Там я быстро пришел к выводу, что место для ожидания цели выбрано неудачно: видимость оставляла желать лучшего; береговая линия была видна только на отдельных участках, а малые глубины в устье реки не позволяли подойти ближе. Цель без особых трудов сможет войти в бухту и выйти из нее незамеченной. Поэтому вскоре после полудня мы направились на юг в поисках более выгодной позиции. До конца дня ничего не произошло, ночью мы продолжали патрулировать в том же районе, удалившись на две мили от берега, а утром следующего дня, это было 1 августа, получили заслуженную награду.

* * *

Сигнал тревоги прозвучал в 04.42. Я пулей вылетел с койки и

через несколько секунд уже был на мостике, где застал старпома и впередсмотрящего старшину Блайта, которые пристально смотрели вдаль. Еще не рассвело, но дождь перестал. Блайт заметил мерцающий в темноте тусклый огонек, номер один утверждал, что видит в этом направлении тень. Через минуту я тоже разглядел современное грузовое судно с надстройкой в корме, следующее в южном направлении.

Я склонился к голосовой трубе:

- Пост управления! Орудие к бою! Скажите людям, чтобы двигались как можно тише. Что показывает радар? Скажите оператору, у нас цель пеленг зеленый 40 градусов, расстояние около 1500 ярдов.

Почти бесшумно распахнулся расположенный прямо перед мостиком люк, расчет начал выбираться на орудийную платформу. Люди двигались по палубе на цыпочках (вот конспираторы!). Блейк стоял рядом и вполголоса отдавал приказы.

Оператор радарной установки по непонятной причине молчал. Оставалось только мысленно поносить непредсказуемость новомодного изобретения. Собственно говоря, до сих пор у нас не было повода на него жаловаться. Установка показывала хорошие результаты и существенно помогала в судовождении. Зато сейчас, когда нам необходимо точно определить расстояние до цели, которую мы отчетливо видели, зловредная машина не могла ее обнаружить! Оказалось, на глаз я недооценил размеры цели и расстояние до нее, поэтому много боеприпасов израсходовали впустую.

Голос нашего орудия осквернил вековую тишину. В темноте Блейк не видел, куда упал первый снаряд, но предположил, что он не долетел до цели, и приказал увеличить расстояние. Другая трудность заключалась в том, что наводчик не видел ни цели, ни линии горизонта. Второй снаряд тоже исчез где-то в ночи. Только после шестого или седьмого выстрела мы увидели оранжевую вспышку и услышали приглушенный звук взрыва, означавшие наше первое попадание. После этого почти все снаряды летели точно в цель. Судно остановилось и не предпринимало попыток сопротивления. Стрельба по неподвижной мишени наводила на мысль об убийстве, но мы имели приказ топить вражеские снабженческие суда и выполняли его. К этому времени наступил рассвет, и мы сумели как следует разглядеть нашу цель. Это было судно со стальным корпусом, сравнительное новое и значительно больше, чем я решил вначале. Оно имело грузоподъемность около 350 тонн. Только после пятидесятого снаряда судно медленно затонуло.

У нас не было времени выяснять, имеются ли уцелевшие: едва вода сомкнулась над затонувшим судном, на горизонте появилось другое, идущее прямо на нас. Мы нырнули и на полной скорости двинулись навстречу. Я хотел достичь новой цели до того, как она достигнет места гибели первого судна, увидит обломки на воде и насторожится.

Целью оказалась маленькая двухмачтовая моторная шхуна примерно на 100 тонн. Когда она проходила мимо, мы всплыли и произвели предупреждающий выстрел перед ее носом в надежде, что она остановится и люди покинут судно. Вместо этого она увеличила скорость и направилась к берегу. Я тоже приказал прибавить ходу, будущую жертву следовало обогнать, потом возобновил атаку. Вскоре мы увидели, как экипаж прыгает за борт, но шхуна продолжала двигаться вперед, не снижая скорости. Приблизившись, мы выпалили по ней из эрликона, после чего деревянный корпус моментально вспыхнул. Несмотря на то что корпус напоминал решето, шхуна не тонула. Я решил больше не тратить снаряды и подошел ближе, чтобы заложить на ней взрывчатку. Но уже стало видно, что судно от носа до кормы охвачено пламенем и очень скоро сгорит без нашей помощи. В тот же день мы еще раз побывали на том месте и не обнаружили его, оно затонуло.

Из воды высовывались головы матросов. Я заранее решил, что мы возьмем пленного, но только одного: на подводной лодке не было условий для пассажиров. Выяснилось, что японцы вовсе не горят желанием быть спасенными нами, зато мы подобрали одного индуса, который (вот уж не повезло главстаршине!) был дважды ранен. Уходя с места действия, я обратил внимание на малайца, который плыл в стороне от остальных и что-то кричал, обращаясь к нам и размахивая руками. Я не собирался брать пассажиров, но парнишка очень старался, поэтому я, не обращая внимания на плохо скрытое неодобрение старшего помощника, приказал вытащить его из воды. Главстаршина тоже не одобрил мои действия, особенно когда выяснилось, что паренек тоже ранен: у нашего медика поневоле оказалось четыре пациента.

Я ни разу не пожалел, что мы подобрали мальчишку, которого звали Энди. Он был дружелюбным и компанейским человеком и сообщил, что проходил обучение в сингапурской школе, обучавшей малайских резервистов, когда пришли японцы. Несмотря на серьезную рану, он был бодр, весел и гордился тем, что является английским пленным. Слегка освоившись, он заявил, что непременно поступит на службу в британский флот. Энди был рулевым на одном из атакованных нами судов, носившим имя "Кикаку Мару", которое шло из Рангуна в Мергуи с грузом риса.

Экипаж состоял из капитана, старшего помощника и главного механика (все японцы), а также пяти малайцев, двух китайцев и одного индуса. Когда начался обстрел, экипаж собрался в рулевой рубке, чтобы убедить капитана остановиться и покинуть судно. Капитан на месте застрелил четырех малайцев и под угрозой оружия заставил Энди занять место у штурвала и выполнять его приказы. А через несколько минут наш снаряд угодил прямо в рубку и взорвался. Взрывной волной капитана и рулевого сбросило в воду, причем, что отрадно, в разные стороны. Энди отлично говорил по-английски и впоследствии сообщил нам немало ценной информации.

А между тем я решил отойти в северном направлении. Последний обстрел происходил в непосредственной близости от берега и мог привлечь внимание находившихся на острове японцев. Примерно час мы двигались по поверхности, потом нырнули.

Примерно через три часа с севера появился еще один каботажник грузоподъемностью около 250 тонн. Мы всплыли для атаки. Эта жертва не желала сдаваться без боя. Когда я вышел на мостик, вокруг вовсю свистели пули, и вражеское судно надвигалось на нас с явным намерением идти на таран. Впрочем, после первого же попадания враг передумал, а когда после нескольких выстрелов эрликона судно загорелось, на нем началась нешуточная паника. Люди (в основном японцы) даже не прыгали, а падали за борт. Вскоре горящее и покинутое судно остановилось. Оно низко осело в воде, волны уже гуляли по палубе, но, несмотря на все наши усилия, не тонуло. Неожиданно, когда наше внимание было поглощено проявлявшей невиданное упорство жертвой, впередсмотрящий указал мне на другое судно, приближающееся к нам с юга. Я немедленно приказал прекратить огонь, нырять и на полной скорости двигаться к новой цели. Уж не знаю, почему это суденышко само полезло к черту в зубы: может быть, там не было впередсмотрящих, некому было предупредить, что впереди не все ладно.

Между тем, оглянувшись на поле боя пять минут спустя, я с облегчением понял, что живучее судно все-таки затонуло, оставив на воде бесформенные обломки. Новая цель оказалась довольно новым грузовым судном тонн на 300. Оно спокойно шло вперед, не подозревая, что движется навстречу неприятностям. Мы всплыли для атаки. Первый снаряд пролетел выше, но второй вдребезги разнес рулевую рубку. По палубе заметались фигуры, кто-то бросился к установленному в носовой части пулемету. Но ни единого выстрела не было сделано. Наш третий снаряд развороти л палубу, и судно загорелось, вверх взметнулись

высокие языки пламени и клубы густого черного дыма. Люди начали поспешно покидать горящее судно, которое после следующих девяти выстрелов представляло собой сущий ад. Мы израсходовали всего двенадцать снарядов и получили впечатляющий результат. Поскольку мы начали ощущать недостаток боеприпасов (осталось еще двенадцать снарядов), я приказал прекратить огонь, пожар должен был довершить начатое нами.

В этот момент старпом позвал меня к переговорному устройству. Оказывается, Энди сказал, что это судно везло боеприпасы, и советовал не подходить к нему близко. Я внял совету и отошел на безопасное расстояние. И как вовремя! Очень скоро на горящем судне начались взрывы, сопровождаемые гигантскими выбросами пламени, осколков и черного дыма. Фейерверк был впечатляющим, я разрешил всей команде "Шторма" по очереди подняться на мостик и полюбоваться плодами своей работы. Дождавшись, когда цель затонула, мы взяли курс на юг. Хотелось приступить к запоздавшему ленчу.

Ночью меня одолевали кошмары: со всех сторон надвигались полыхающие суда, я кашлял и задыхался в черном дыму, чувствовал жар подступающего огня.

Но поход подошел к концу. Мы получили приказ возвращаться и 2 августа отправились в обратный путь.

* * *

У нас на борту находились четверо пленных, создававших определенные проблемы. Трое были ранены и требовали постоянного внимания. Эта забота легла на плечи рулевого, причем отнимала так много времени, что я был вынужден освободить его от несения вахт. Кроме пленных, ему приходилось заботиться о Гринвее. Бедолага Селби органически не мог выполнять эту работу: вид разорванной человеческой плоти приводил его в полуобморочное состояние. Однако он старался, как мог, и очень скоро двое его пациентов уже смогли вставать и ходить, а к возвращению в Тринкомали почти все раны затянулись. Врач на "Мейдстоуне" высоко оценил результаты.

Четвертым пленным был японец. Он не имел ранений, был здоров и весьма подвижен, но мы не могли позволить ему бесконтрольно перемещаться по субмарине. Он постоянно находился в носовом отсеке, и при нем круглосуточно находился вооруженный охранник. Из-за этого на вахте постоянно не хватало одного человека. Следует признать, что пленный японец не доставлял нам особого беспокойства. Судя по фотографии, найденной в его бумажнике, он был не матросом, а солдатом. Вероятно, на судне он был просто пассажиром, ему необходимо

было попасть в Рангун. В бумажнике были японская оккупационная валюта и две китайские почтовые марки. Еще у него были найдены швейцарские часы, связка ключей, плетеная сумочка, в которой лежали деревянные таблички с надписями, и сложенный листок бумаги с непопятными символами - мы решили, что это какое-то заклинание или молитва.

Каждое утро он мыл палубы в субмарине, выполнял эту работу молча, не жалуясь и, пожалуй, качественнее, чем мои матросы. Правда, он был склонен к проявлению любопытства и, работая шваброй, вечно стрелял глазами по сторонам, словно что-то высматривал. Однажды я заметил, как, проходя мимо стола для прокладки, он буквально впился глазами в лежащую там карту. Разумеется, я обругал его (только не знаю, понял ли он) и отослал прочь. Вначале я был удивлен тем, что, проходя мимо меня, он каждый раз издает странный шипяще-свистящий звук, но мне объяснили, что он подавляет вдох: весьма своеобразный принятый у японцев знак уважения. Он не говорил по-английски, но матросы каким-то образом сумели установить, что его родина - город Кобе и нас он считает пришедшими из Калькутты. Из-за языкового барьера я не стремился допросить пленного. В конце концов, в штабе для этой цели имеются переводчики.

Раненый малаец, которого мы подобрали с того же судна, оправившись от ранения и шока, проявил максимум дружелюбия и частенько вызывался поработать в машинном отделении. Он жил в кормовом отсеке вместе с механиками, оказался большим любителем игры в шашки и часто побеждал всех своих соперников. Но его пугала жизнь на субмарине; когда через неделю после пленения он выяснил, что мы все еще находимся неподалеку от Мергуи, то испытал шок едва ли не больший, чем когда его судно подверглось нападению. Оказывается, он всей душой надеялся, что мы уже на подходе к базе и скоро он ступит на твердую землю.

Подобранный нами индус не говорил по-английски, очень страдал от ран, которые никак не заживали, выглядел подавленным и несчастным. Допрашивать его не было смысла. Позже выяснилось, что он каждую минуту ожидал расстрела.

И только малайский паренек Энди болтал не переставая, даже если его ни о чем не спрашивали. Он рассказал, что каботажные суда, идущие из Мергуи в Рангун, обычно перевозят боеприпасы, а на обратном пути загружаются рисом. К северу от Пакхана располагается большой полевой склад, куда боеприпасы подвозят по железной дороге, по которой, кстати, идет весьма напряженное движение. Он пояснил, что вместо аэростатных

заграждений японцы протянули проволочные линии между вершинами холмов в районе Мергуи и Пинанга, благодаря чему уже упали два американских бомбардировщика. Их экипажи теперь у японцев. Еще он сказал, что японцы часто устраивают ловушки на джонках, которых полно в Малаккском проливе. В случае нападения команда демонстративно покидает судно, но один человек остается. Когда субмарина подходит вплотную, его задачей является забросить ручную гранату на мостик субмарины (если повезет, она может попасть в люк), затем ввинтить взрыватель в имеющийся на джонке заряд и спрыгнуть за борт с противоположной стороны. Взрывом потопит джонку и причинит повреждения субмарине. Когда Энди пятью месяцами ранее был в Сингапуре, то видел там несколько японских военных кораблей: линкор, три эсминца, три субмарины и несколько сверхмалых субмарин. Он утверждал, что в Мергуи находятся японские торпедные катера. Я не знал, какой части этих сведений можно верить. Слишком ему хотелось угодить, произвести хорошее впечатление, поэтому он вполне мог преувеличить, а кое-что и придумать, может быть, бессознательно. Он стремился угадать и сообщить нам именно то, что мы хотели услышать. На мой взгляд, к этим рассказам следовало подходить с долей скептицизма.

7 августа мы пришли в Тринкомали. Подходя к "Мейдстоуну", мы, по обычаю, подняли "Веселый Роджер" с семью новыми звездочками наших побед. Нас приветствовали очень тепло. К тому же выяснилось, что "Шторм" - первая субмарина, которой удалось взять в плен японца, а когда узнали, что пленный у нас не один, посмотреть на них собралась толпа.

Составляя отчет о походе, я с радостью добавил следующие строки:

"1. Значительной частью своих успешных действий мы обязаны артиллерийскому расчету, который пользуется уважением всего экипажа. Я бы хотел отметить хладнокровие и умение при ведении огня, проявленное артиллерийским офицером Р. Блейком, образцовое выполнение своих обязанностей заряжающим - старшим матросом В. Тейлором, а также мужество всего артиллерийского расчета, проявленное в тяжелых условиях под огнем противника.

2. Я также считаю своим долгом отметить работу рулевого - главного старшины Ф. Селби. Он проявил удивительное умение и терпение в обращении с ранеными, один из которых находился в тяжелом состоянии.

3. За время похода мы преодолели около 4000 миль. Тот факт, что двигатели корабля работали безупречно и у нас не было

ни одной серьезной поломки, является, на мой взгляд, несомненной заслугой корабельных механиков под руководством уоррент-инженера Б. Рея и Р. Брауна".

Единственным недовольным остался Дикки Фишер. Ему так и не удалось увидеть свою "абордажную партию" в действии.

Глава 20.
Артиллерийская атака на конвой

По прибытии в Тринкомали мы узнали, что ожидаются большие перемены, которые непосредственно повлияют на наше будущее. "Мейдстоун" и 8-я подводная флотилия перебазировались во Фримантл, расположенный на западном побережье Австралии, и должны были действовать совместно с американским подводным флотом в юго-западной части Тихого океана. Поэтому штабные офицеры с головой погрузились в работу, им требовалось все точно рассчитать. Было решено, что все подводные лодки выйдут друг за другом с промежутком в день-два, как обычно в поход в Малаккский пролив, по завершении которого последуют во Фримантл. "Мейдстоун" отправится прямиком на новую базу и будет ожидать прибытия своих лодок. "Адамант" и 4-я флотилия останутся в Тринкомали и продолжат работу там.

25 августа мы снова вышли в море. Поход ожидался коротким, поскольку после его окончания нам должно было хватить топлива до новой базы. Нас отправили в тот же район - к архипелагу Мергуи, но я не испытывал иллюзий и не надеялся найти много легких целей. Такая удача не может выпадать часто. Тем более, что с тех пор две наши субмарины постоянно находились в том районе - "Смелый" и "Морской пират". "Смелый" потопил два каботажных судна, оснащенных орудиями, "Морской пират" за весь поход не встретил никого. Очевидно, враг получил хороший урок, и каботажники больше не отправлялись без сопровождения. Если нам суждено их обнаружить, скорее всего, мы найдем их в большой группе под охраной конвоя.

Мы довольно долго оставались на поверхности и не видели судов, хотя в штабе имелась информация, что противник периодически отправляет грузовые суда с реки Пакхан на север через внутренние проливы между островами к Мергуи, и было желательно выяснить, каким маршрутом они проходят. Поскольку "Морской пират" потерпел неудачу, путешествуя по местам, где мы нашумели, я решил направиться к проходу Лесной, где проходят все водные пути. Я надеялся, что установившаяся погода и светлые лунные ночи приведут к увеличению количества судов, перевозящих грузы.

Мы подошли к заданному району 30 августа незадолго до рассвета, нырнули в проходе Лесном и сосредоточили свое внимание на входе в одноименный пролив. Здесь мы уже

побывали раньше и все время оставались на поверхности, но теперь правила игры изменились, нам предстояло ждать, и мы весь световой день провели под водой. В течение первых двух суток ничего не произошло, но на третье утро в половине одиннадцатого мы заметили несколько столбиков дыма, поднимающихся над горизонтом на южной стороне. Они были так далеко, что я принял решение всплыть и получше рассмотреть их с поверхности. Выйдя на мостик, я увидел девять судов: семь грузовых и два сопровождающих, следующих в конвойном порядке по Лесному проливу. Уже через минуту мы нырнули и начали маневрировать для выхода на более удобную атакующую позицию.

Конечно, мы получили информацию штаба о прохождении конвоев противника по этому маршруту, и это было важно. Но я чувствовал некоторую растерянность, поскольку совершенно не представлял тактику нападения на конвои. Опыт последнего похода показал, что на маленьких каботажных судах теперь устанавливают орудия, что делало затруднительной атаку с поверхности. Конечно, можно было выпустить торпеду. Но цели имели небольшие размеры и очень маленькую осадку. На такие жалко тратить торпеды, да и попасть в них почти невозможно. Что касается артиллерийской атаки, очень опасно затевать дуэль одновременно с семью вооруженными противниками, не говоря о кораблях эскорта, на которых могли найтись глубинные бомбы. Мы уже обсуждали эту проблему во флотилии, но ни офицеры штаба, ни коллеги-командиры не смогли предложить приемлемое решение. Теперь я вплотную столкнулся с проблемой и был обязан что-то предпринять.

Конвой приближался очень медленно - с расчетной скоростью 6 узлов, и у меня был почти час, чтобы принять решение. В конце концов я надумал следующее: подойду как можно ближе, выпущу торпеды, установленные на глубину 4 фута, нацелив их на родные суда. Я надеялся попасть хотя бы в одно из них, тогда неизбежно возникнет паника, а мне будет легче всплыть и выбрать цели для артиллерийской атаки.

Поверхность воды была неподвижной, как зеркало, поэтому на завершающих стадиях подготовки к атаке мне приходилось довольствоваться быстрыми взглядами в перископ малой мощности. Неудобно, но что делать? Я приблизился на расстояние 600 ярдов к ближайшему судну конвоя и выпустил пять торпед по пяти судам, целясь в район миделя каждого.

К моему великому разочарованию, не было ни взрывов, ни выбросов пламени, ни скрежета разрушаемого металла: ни единого попадания. На судах конвоя заметили следы торпед и

пошли зигзагом. Корабли сопровождения посчитали, что выстрелы были произведены с большего расстояния, и прошли мимо нас. Конвой перегруппировался и снова двинулся в северном направлении к проходу Скорости. Один из кораблей сопровождения скрылся из виду за островом Эдварда Оуэна. Вероятно, он присоединился к конвою позже.

Сейчас, вспоминая те давние события, я понимаю, что должен был всплыть и атаковать конвой из палубных орудий. Момент был самый подходящий - один корабль сопровождения куда-то сгинул, второй находился почти в двух милях от нас. К тому же там были довольно большие глубины и мало навигационных опасностей.

Через полчаса после моей неудачной атаки оставшийся корабль эскорта без видимых причин сбросил две глубинные бомбы. Возможно, это был прощальный жест с целью "сохранить лицо", потом он вернулся к конвою и занял место замыкающего в походном строю.

Я был вне себя от ярости и решил снова перехватить конвой. Он наверняка шел в Мергуи. Изучив карту, я мог биться об заклад, что туда существует только два маршрута через внутренние каналы. Они могли повернуть круто налево, обойти остров Домел, оттуда взять курс на север и пройти вдоль восточного побережья острова Бентинк, в этом случае я мог атаковать их у острова Домел. Или они могли пройти через проход Скорости и достичь бухты Моррисона, где я тоже мог подойти достаточно близко для атаки. К сожалению, в это время у нас вышел из строя один дизель: сломался масляный насос, поэтому я вряд ли успел бы перехватить конвой обходным маршрутом. Изучив крупномасштабную карту внимательнее, мы заметили, что часть канала судоходна только во время прилива, а следующая "высокая вода" будет наблюдаться только в девять часов вечера. Представлялось вероятным, что конвой не будет подвергаться опасностям ночного путешествия и дождется утреннего прилива. Если так, у нас достаточно времени, чтобы вовремя попасть в бухту Моррисона.

В любом случае, чем раньше мы сможем тронуться в путь, тем лучше. Последнее судно конвоя еще не успело скрыться между островами, когда хлынул очередной тропический ливень, давший нам возможность всплыть. На одном двигателе мы проследовали в направлении норд-норд-вест через проход между Сестрами и островом Бушби. Не обнаружив никаких признаков противника в районе острова Домел, мы пошли дальше на север, миновали остров Бентинк и к полуночи достигли позиции, откуда могли вести наблюдение за входом в бухту Моррисона. Там мы провели

остаток ночи, зарядили батареи, а перед рассветом нырнули и подошли поближе.

* * *

Все это время я продолжал ломать голову, придумывая план следующей атаки, если конвой появится там, где я его ожидаю. Больше я не мог позволить себе расходовать торпеды на эти мелкие цели, и единственной альтернативой оставалась артиллерийская атака. А если, когда мы всплывем, они все пойдут на нас и попытаются протаранить? В конце концов, надо реально смотреть на вещи: имея одну трехдюймовку, один эрликон и два легких "викерса", было бы крайне легкомысленно рассчитывать остановить их все и сразу. Если они все вооружены, а это весьма вероятно, в ближнем бою мы очень быстро лишимся орудийных расчетов. В такой ситуации нам было очень важно иметь достаточное пространство для маневрирования и хорошие глубины, чтобы при необходимости нырнуть.

К сожалению, приходилось верить карте, согласно которой территория для маневров была очень ограничена, а глубины - небольшими. Со всех сторон нас окружали отмели, которые позволяли беспрепятственно передвигаться по поверхности воды, но не более того. Но при нашей осадке во время пребывания на поверхности мы вполне могли сесть на мель. В общем, позиция мне категорически не нравилась, и я поедом ел себя за проявленную накануне нерешительность. После неудачной торпедной атаки я был обязан всплыть и атаковать с поверхности. Тем более, что там были вполне приличные глубины. Но глупо казниться из-за упущенных возможностей, сейчас "Шторм" находится именно здесь, и мы имеем последний шанс атаковать конвой до того, как он достигнет Мергуи. Дальше весь путь конвоя пройдет по каналам, слишком мелким для субмарины.

Примерно в половине десятого мы заметили головные суда конвоя. Они появились именно там, где я рассчитывал. Прошло еще почти полтора часа, прежде чем тихоходные суда добрались до нашей позиции. В промежутках между наблюдениями за их подходом я тщательно изучал карту морского дна, стараясь запомнить окружающие нас навигационные опасности. Я понимал, что после начала перестрелки у нас не будет возможности точно определиться, придется идти на глаз.

Я решил, прежде чем всплывать, пропустить конвой мимо себя. По моему мнению, это снижало риск "массового тарана". Но я никак не мог выбрать тактику предстоящей атаки. Строго говоря, субмарины не были созданы для такого рода работы, иными словами, обстоятельства были против нас. Но нельзя было спокойно сидеть и ждать, пока вражеские суда проследуют в порт

назначения! Мы были обязаны что-то предпринять.

Кроме всего прочего, погода тоже не благоприятствовала нашим замыслам. Зеркальная гладь воды была абсолютна неподвижна. Ну как, скажите на милость, вести наблюдение, если перископ можно поднять из воды всего на секунду! Но я успел заметить, что корабли эскорта, судя по всему, уверены, что приближаются к опасной точке. Они двигались на морском траверзе конвоя с большой скоростью сложным зигзагом. И прошли всего в 200 ярдах от нас, но не заметили перископ. Когда второй корабль удалился на значительное расстояние, мы находились на траверзе замыкающего судна колонны. Что ж, сейчас или никогда!

Я впервые в жизни дал команду к всплытию, не зная точно, что мы будем делать на поверхности. Более того, меня одолевали самые дурные предчувствия. Однако, когда я вышел на мостик, увидел яркое солнце на чистом небе, почувствовал, как лица коснулся легкий ветерок, сомнения чудесным образом покинули меня. Наши орудия открыли огонь и вели его без перерыва на протяжении 36 минут. Мы ввязались в драку, и обратного хода не было. Решения приходилось принимать, исходя из ежесекундных обстоятельств.

Из бортового журнала:

"11. 17. Открыли огонь по замыкающему судну в конвойном ордере с расстояния 2000 ярдов. Отметили семь или восемь попаданий. Судно покинуло строй и "захромало" к берегу. Атаковали следующее судно, но теперь нас заметили корабли эскорта и пошли к нам на полной скорости, открыв огонь из пулеметов. Отвернули влево, чтобы они оказались у нас справа по борту и перенесли огонь из всех орудий на них. После нескольких попаданий из трехдюймовки оба остановились. Эта часть боя была самой волнующей: расстояние между нами и противником сократилось до 400 ярдов. Враг вел себя очень храбро и напористо, и нам повезло, что до сих пор не появились раненые. На кораблях эскорта, очевидно, перевозили японских солдат. С одного из них на расстоянии 500 ярдов от нас сбросили глубинную бомбу. Она взорвалась на дне, в результате чего субмарину сильно накренило вправо. Один из кораблей затонул, второй остался на плаву, но позже тоже затонул.

Обнаружили небольшой корабль, приближающийся с северного направления на большой скорости. Он был похож на торпедный катер, перенесли огонь на него. Первые снаряды упали с недолетом. На расстоянии около 3000 ярдов катер развернулся и выпустил две кормовые торпеды, который прошли в 100 ярдах от нас со стороны кормы. На расстоянии 4000 ярдов было

отмечено прямое попадание нашего снаряда в торпедный катер, после чего он вышел из боя. Судя по всему, полученные им повреждения были значительными.

Незадолго до этого по "Шторму" открыли огонь из "пом-пома"[20]. Мы проследили траекторию полета снарядов и обнаружили еще одно небольшое судно, ранее не замеченное, которое остановилось на расстоянии около 4000 ярдов и вело огонь очень точно. К счастью, противнику удалось только одно прямое попадание, повредившее на небольшом участке легкий корпус "Шторма". Раненых не было. Вероятно, это была канонерка. Ни торпедный катер, ни канонерка не были замечены в перископ ранее, из чего мы сделали вывод, что они вышли из Мергуи навстречу конвою.

Все это время нас обстреливали из пулеметов, но было сложно отследить, откуда именно. У нас потерь не было. Решили покончить с грузовым судном, которое уже остановили (наша вторая цель), и вторым кораблем эскорта. Оба затонули после нескольких выстрелов с близкого расстояния. А тем временем первое судно, подвергшееся нашей атаке и получившее повреждения, пристало к берегу. Оно сносно держалось на плаву и могло позже присоединиться к остальным. Открыли огонь с 4000 ярдов. Два попадания разнесли надстройку в щепки. К этому времени мы уже произвели сто пятьдесят выстрелов из трехдюймовки. Ствол раскалился, и очередной снаряд заклинило. Боеприпасы для эрликона и "викерсов" тоже были на исходе. Оставшиеся суда конвоя постепенно удалились за пределы дальности выстрелов. Я решил их не преследовать, поскольку теперь меня беспокоили навигационные проблемы: не стоило подвергать "Шторм" риску оказаться на грунте.

11.53. Вышли из боя и удалились в западном направлении, оставаясь на поверхности. Укрылись за островом Бентинк.

Общий результат атаки следующий: два корабля эскорта и одно грузовое судно затонули, два грузовых судна и торпедный катер получили повреждения, а также установлен маршрут прибрежных конвоев. Любопытная деталь: все уцелевшие члены экипажей противника, которых мы видели в воде, были японцами. Среди них мы не заметили ни одного малайца или бирманца".

Я страшно устал, но был преисполнен благодарности судьбе, которая сохранила всех моих людей. В экипаже царило оживление. Орудийные расчеты не скупились на подробности, живописуя свои подвиги. Все они были чрезвычайно довольны и горды собой и, когда все кончилось, даже испытали разочарование. Они вели себя превосходно, не пугались автоматных очередей, раздававшихся со всех сторон. Даже

вернувшийся в строй Гринвей, казалось, позабыл о недавнем ранении, полученном при аналогичных обстоятельствах. Я не мог не восхищаться Ричардом Блейком - ему еще не приходилось корректировать огонь в таких тяжелых условиях. Все время менялись цели, мы двигались сложным зигзагом, чтобы уйти от торпед; все это требовало моментальных решений по изменению расстояний и углов наводки. Несмотря ни на что, он оставался спокойным, хладнокровным и точным. В конце боя мы оба охрипли, стараясь, чтобы в адском шуме наши приказы были услышаны. К тому же мы на несколько часов частично оглохли. Думаю, именно в этом бою Блейк заработал проблемы с барабанными перепонками, которые через пять лет после окончания войны привели его к инвалидности и вынудили оставить службу.

Все происшедшее необычайно вдохновило постоянных авторов "Доброго вечера", и очередной выпуск был целиком посвящен прошедшему бою, причем все произведения были торжественными и проникнутыми высоким пафосом.

Из девяти судов мы потопили три и повредили два. Это был неплохой результат, но я не мог избавиться от мысли, что, если бы не моя нерешительность накануне, мы смогли бы потопить весь конвой.

* * *

У нас оставалось еще пять дней до начала перехода в Австралию. Я решил провести это время в южной части нашего района патрулирования. Всю ночь мы шли вдоль островов и к рассвету достигли северного входа в бухту Гастингса. Здесь, как и в прошлый раз, мы вытащили пустой билет. Как-то утром мы потопили на южном входе в Лесной пролив идущую на север джонку, но после этого больше не встретили ни одной цели. Вечером 7-го мы всплыли и приготовились покинуть район патрулирования. Почти сразу нас обнаружил вражеский самолет - единственное воздушное транспортное средство, которое мы видели в этом районе в течение двух походов. Он описал несколько кругов над местом нашего поспешного погружения, но не сбросил ни одной бомбы. Когда он улетел, мы снова всплыли и взяли курс на Австралию.

Путешествие было долгим, но не слишком утомительным, поскольку почти все время мы оставались на поверхности. 10-го мы пересекли экватор в точке с долготой 95?50' В, при этом затянули воображаемую петлю на линии, разделяющей земной шар на две половины, сначала поднырнув под нее, а потом вторично пройдя по ней на поверхности. Ныряя, мы оставили открытым верхний люк орудийной башни, чтобы обеспечить

купель с водой для проведения церемоний бога морей Нептуна. Как раз во время праздника погода резко изменилась, и последние купания прошли на сильном и не по-экваториальному холодном ветру. 14-го наш путь пролегал вблизи острова Рождества, в то время оккупированного японцами. Мы провели целый день, внимательно наблюдая за островом в перископ, но не заметили ни одного судна, поэтому ближе к ночи всплыли и последовали далее.

Спустя четыре дня мы наконец увидели слева по курсу узкую полоску земли. Было трудно поверить, что это невзрачное пятнышко на горизонте северо-западная оконечность великого континента. В корабельный журнал мы внесли лаконичную запись: "Увидели Австралию". Вскоре мы уже входили в Эксмут - небольшой мелководный залив, со всех сторон окруженный песчаными дюнами. Здесь мы приняли топливо и продолжили путь. 22 сентября мы достигли Фримантла. "Мейдстоун" ждал нас уже целую неделю.

Глава 21.
Через Ломбокский пролив

8-я подводная флотилия была первым подразделением Королевского ВМФ, базировавшимся в Западной Австралии. Население Перта, Фримантла и других окрестных городков встретило нас очень радушно. Люди открыли нам свои сердца, двери домов и проявляли щедрость, с какой нам никогда раньше не приходилось сталкиваться. К нашему прибытию все было подготовлено - это постарался коммандер Мирс, побывавший здесь с визитом заранее. Он успел создать хорошие условия для полноценного отдыха экипажей на берегу. Отпуска можно было проводить в частных домах Перта или Фримантла, в деревенских гостиницах на побережье или на близлежащих фермах. Многие командиры предпочитали овечью ферму в Боранинге, расположенную в ста милях в глубь материка, где хозяйничали Гарольд и Джоан Клюг. Эти двое относились к нам как к собственным детям. Под их гостеприимным кровом я провел два отпуска: один раз с Фредди Шервудом и Тони Спендером, другой - с Сэмом Мэриоттом. Эти прекрасные солнечные дни заполнились мне на всю жизнь: мы вставали в пять часов утра, чтобы на рассвете пострелять кроликов, катались на лошадях среди голубоватых эвкалиптов, наблюдали за стрижкой овец. В полдень, когда солнце начинало палить совсем нестерпимо, мы усаживались на тенистой веранде, потягивали холодное пиво и рисовали подводные лодки для юного Джорджа Клюга. Мы слушали мирный визг циркулярной пилы, доносящийся из-за дома, помогали мыть посуду под придирчивым надзором Джоан, которая всегда ругала нас, если замечала, что мы исподтишка разбавляем холодной очень горячую воду. Иногда мы музицировали или слушали работавших на ферме двух итальянских военнопленных, любивших распевать арии из великих опер. А однажды мы искали пожар.

В сухой сезон местных фермеров постоянно беспокоила угроза пожаров в буше. После долгих недель без дождя мелколесье засыхало и могло вспыхнуть как спичка. Одной искры было достаточно, чтобы уничтожить большое количество ценной древесины. Однажды вечером Клюгам позвонил сосед, живущий в нескольких милях от них, и сообщил, что видит дым, поднимающийся над одним из участков леса. Когда Гарольд Клюг выскочил из дома, я последовал за ним. На горизонте действительно была видна струйка дыма: его источник находился

где-то за холмом. Мы сели в грузовик, взяли с собой рабочих-итальянцев и двинулись по ухабистым проселочным дорогам в сторону вероятного пожара. Но пока мы ехали, дым успел рассеяться. Почти час мы колесили по австралийскому бездорожью, но так и не обнаружили огня. Наконец мы выехали на пустырь, разделяющий владения Клюга и его соседа, и выбрались из грузовика. Взглянув на обожженное солнцем и изборожденное морщинами лицо Клюга, я понял, что он очень встревожен. Его глаза внимательно обшаривали все вокруг. Неожиданно он быстро пошел вперед и указал нам на молодой побег, который только что был срублен и положен на землю, указывая определенное направление. Пройдя несколько шагов, мы обнаружили и другие метки соседа Гарольда. Мы пошли к деревьям и возобновили поиски, но снова безрезультатно. Темнело. Гарольд уже собрался прекратить поиски, отложив их до утра, когда один из итальянцев воскликнул:

- Я чувствую запах дыма!

Гарольд принюхался и закричал:

- Боже мой, он прав!

Лично я не унюхал абсолютно ничего, но наш хозяин уверенно повернул налево, и через несколько минут мы увидели небольшую полянку в низине, на которой мерцало что-то красное. Приблизившись, мы увидели медленно тлевший ствол старого дерева. Гарольд сказал, что сердцевина дерева могла тлеть много месяцев. В сезон дождей, когда распространение огня можно контролировать, иногда специально поджигают отдельные участки леса, чтобы выгорела листва прежде, чем станет густой и будет представлять опасность в сухой сезон. Иногда случалось так, что верхушка дерева захватывала огонь и вбирала его внутрь себя. Тогда оно начинало очень медленно тлеть сверху вниз, без видимых признаков. Все заканчивалось, когда огонь добирался до корней, они оказывались неспособными поддерживать ствол и дерево падало. Тот ствол, который мы обнаружили, медленно горел в течение шести месяцев. Мы очистили землю на несколько ярдов вокруг, чтобы исключить возможность немедленного распространения пожара, после чего поехали домой. Утром мы вернулись, загрузив грузовик емкостями с водой. Должен признаться, ее потребовалось целое море, чтобы окончательно загасить огонь.

* * *

Жизнь на берегу была удивительно приятна, чего нельзя сказать о наших морских операциях в новом регионе. Тут дела обстояли куда менее удовлетворительно. Покидая Малаккский пролив, мы надеялись, что, действуя на тихоокеанской стороне от

Явы, Бали, Ломбока, Сумбавы, Флореса и Тимора (см. карту), мы снова встретим крупные цели. К сожалению, мы опоздали на несколько месяцев. Американские субмарины, базировавшиеся во Фримантле, хорошо поработали здесь, а теперь добрались до Южно-Китайского моря и рыскали вокруг Филиппин, оставив только что прибывшим британцам подбирать объедки с барского стола. Мы впервые так остро почувствовали, что Королевский ВМФ стал не более чем бедным родственником американцев. Ощущение было не из приятных. Их субмарины строились специально для необъятного Тихоокеанского региона, они были больше и лучше оборудованы, чем наши, предназначенные для Северного и Средиземного морей. Они брали значительно больше топлива, поэтому могли удаляться на недостижимые для нас расстояния от базы. Наши лодки класса T, присоединившиеся к флотилии перед выходом в Австралию, могли дойти до Сингапура или северного берега Борнео, но даже они не могли тягаться с американцами, а о лодках класса S и говорить ничего. Наш предел - северная часть Макасарского пролива и Яванское море. На американских субмаринах были созданы такие замечательные условия для команды, что, посетив одну из них, я почувствовал острый стыд за то, что мои матросы и трюмные машинисты в море вынуждены жить совсем не так. Будучи крупнее, американские лодки могли вместить больше торпед. Но самым обидным являлся тот факт, что они были оборудованы самым современным типом радарной установки. Наш радар с X-образной антенной уже сильно устарел и был эффективен только при улавливании поверхностных отраженных сигналов. Как тут не злиться, если британским изобретением в наиболее совершенной его форме пользуются американцы, а не мы. Причина такого положения заключалась в том, что у американцев подводный флот пользовался приоритетом, а у нас первенство отдавалось противолодочным силам, которые сражались в битве за Атлантику. В море мы попадали в оперативное подчинение к американскому адмиралу Файфу удивительно обаятельному и вместе с тем сильному человеку. Он никогда не позволял себе разделять субмарины на свои и чужие, неизменно относился к нам как к равным. Хотя его штаб находился в Перте, он взял за правило лично приезжать во Фримантл и провожать субмарины в поход. А когда "Шторм" отправился обратно в Англию, он не забыл отправить нам радиограмму и поздравить с наградами, которых мы удостоились по завершении операции. Он принадлежал к числу американцев, с которыми приятно иметь дело в любых ситуациях.

На берегу мы очень редко пересекались с американскими

коллегами, но уважали их за мужество, проявленное в борьбе с противником. Подчиняясь одному оперативному командованию, мы использовали американский военно-морской код и, будучи в море, узнавали новости об их новых победах в удаленных, недоступных для нас районах. Как тут не позавидуешь! Имея современную радарную установку и радиотелефонную связь между кораблями (действующую на коротком расстоянии), они могли воплотить в жизнь тактику "волчьей стаи", причем усовершенствовали ее и применяли куда успешнее, чем немецкие подводные лодки в Атлантике. Когда американцы захватили Филиппины, а японцы в ответ выслали в этот район крупные военно-морские силы, одна из американских "волчьих стай" как-то ночью потопила линкор класса "Конго" и тяжелый крейсер, серьезно повредила еще один крейсер, выпустив в него четыре торпеды, а также доложила об обнаружении других линкоров и крейсеров. А через несколько ночей другая "стая" сильно потрепала подходящий к Филиппинам вражеский конвой.

* * *

В противоположность великолепным подвигам американцев на Тихом океане, наши дела в этом регионе были куда более скромными.

Первый поход из Фримантла "Шторм" совершил в залив Бони к югу от Селебеса. Чтобы понять, к каким масштабам нам пришлось приспосабливаться, достаточно привести следующие цифры: до назначенного района нам пришлось преодолеть 2400 миль, для чего потребовалось десять суток. За две недели похода мы прошли 1600 миль в поисках целей и, вернувшись во Фримантл, оставили за плечами 6200 миль.

Мы вышли из Фримантла 10 октября, 13-го в Эксмуте приняли топливо и пошли вдоль северозападного берега Тимора, затем 19-го повернули на запад в море Флорес. На следующий день в полдень мы заметили остров Салаяр, погрузились и приблизились к земле.

Вскоре после этого нас заметили с вражеского самолета, который приблизился против солнца, поэтому остался невидимым для нашего вахтенного офицера. На нас сбросили бомбу. Я узнал об этом, когда мирную тишину разорвал оглушительный взрыв. Одним прыжком оказавшись в посту управления, я заорал: "Полный вперед, 100 футов, руль направо до упора!" - и отбросил ошарашенного вахтенного от перископа. В тот момент, когда верхние линзы перископа уходили под воду, я успел заметить за кормой круг вскипевшей воды - там взорвалась бомба. "Шторм" едва миновал отметку 60 футов, когда над нами взорвалась вторая бомба - на этот раз намного ближе. В

результате возникли неполадки с освещением, треснуло стекло датчика одного из балластных танков, кое-где появились повреждения легкого корпуса и вдребезги разбилось зеленое стекло навигационного огня на правой стороне мостика (последнее мы выяснили позже). Через пятнадцать минут я снова всплыл на перископную глубину и обнаружил, что самолет продолжает описывать круги над водой. Мы поспешно вернулись на глубину и оставались там целый час. Только тогда противник оставил нас в покое.

Целую неделю мы курсировали вдоль южного берега Селебеса, но так и не увидели ни одного вражеского судна. Нам встречались только парусные лодки с туземцами, кожа которых блестела на ярком солнце, как скорлупа молодых каштанов. Вдали виднелись пустынные пляжи, скучающие под сонными пальмами, и мелкие изумрудно-зеленые островки, рассыпанные по голубой глади воды. На десятый день, накануне завершения похода, отчаявшись обнаружить какую-нибудь цель, мы решили пройти дальше в залив Бони и обратить внимание на местные шхуны. Ранее было установлено, что японцы заставляли местное население перевозить никелевую руду из небольшого порта Помалаа на запад. Мы имели полномочия топить шхуны, если выяснится, что они заняты на этих перевозках. Для себя я решил, что буду топить шхуны, только если уверюсь в безопасности экипажей. Дики Фишер с энтузиазмом отнесся к этой перспективе, поскольку она означала появление долгожданной работы для его "абордажной партии".

Первую шхуну с никелем мы обнаружили на рассвете следующего дня. Это было красивое миниатюрное двухмачтовое парусное судно с экипажем из десятка малайцев, которые, завидев нас, спустили паруса даже раньше, чем мы приблизились. Фишер перепрыгнул на борт шхуны, за ним последовал старшина Блайт (второй рулевой) и остальные члены "абордажной партии". Малайцы к нашему появлению отнеслись спокойно, послушно перебрались на носовую палубу "Шторма" и ожидали развития событий. Шхуна шла порожней в Помалаа, но в ней были обнаружены остатки никелевой руды. Кроме того, из судовых документов следовало, что судно направлялось под загрузку рудой для обратного рейса в Макасар. Было очень стыдно и жалко топить ее, но она была полезна врагу, и у нас не было выбора. Убедившись, что на суденышке не осталось ни одного человека, мы отправили ее на дно всего лишь тремя выстрелами из трехдюймовки. Должен прямо сказать, этот процесс не принес нам удовлетворения.

В тот день мы видели еще одну шхуну, но узнали от

малайцев, что вскоре из Помалаа возобновится перевозка никелевой руды. Ночью я перешел южнее и отправил сообщение во Фримантл с просьбой продлить наш поход на четыре дня. Подтверждение не заставило себя ждать. Получив его, мы провели еще два дня в южной части нашего района в последней попытке обнаружить достойную цель, после чего вернулись на никелевый маршрут.

1 ноября мы потопили две следующие на запад шхуны, обе с никелевой рудой. В этот же день мы передали пленных малайцев местным рыбакам в обмен на огромную рыбу. 2 ноября был звездный день для Дикки Фишера и его людей. В тот день у нас на борту перебывало столько туземцев (все они сидели внизу, так как нельзя было исключить вероятность срочного погружения), что мы назвали его Днем гостей.

Из бортового журнала:

"05.40. Увидели три следующих в западном направлении шхуны.

05.55. Если верить радару, в 30 милях от нас находился самолет, летящий в нашу сторону. Нырнули. Самолета так и не увидели. Всплыли и продолжили преследование шхун.

06.35. Судя по показаниям радара, самолет находился в 8 милях от нас. Нырнули. Самолета снова не обнаружили. Всплыли и продолжили преследование.

07.00. Подошли к шхунам, дали предупредительный выстрел. Все три тут же спустили паруса.

Проверили каждую - они полны никелевой руды. Сняли экипажи. Теперь у нас на субмарине находилось уже восемнадцать малайцев. Заметили на северо-западе еще четыре шхуны. Почти одновременно неподалеку появилось рыболовное судно. Приняли решение сначала избавиться от малайцев.

07.45. Оставили три шхуны и пошли навстречу рыбаку.

08.28. Высадили малайцев и вернулись к шхунам.

09.00. Потопили все три орудийным огнем. После того как под воду ушла третья, заметили в воде двух человек. Вероятно, они где-то прятались. Подобрали. Последовали к шхунам, замеченным ранее. Три шли вместе, одна - в некотором отдалении. Было решено потопить три и высадить команды на четвертую, поскольку других судов в поле зрения не было.

10.00. Подошли к шхунам. Они оказались больше предыдущих. Все были загружены никелевой рудой. Сняли экипажи и потопили шхуны. И снова из одной выпрыгнули два малайца, которых мы благополучно подобрали. Субмарина оказалась несколько перенаселенной - на ней теперь находилось тридцать восемь малайцев.

12.02. Подошли к шхуне. Она спустила паруса. Произвели досмотр. Снова никелевая руда. Было жалко ее отпускать, но куда девать тридцать восемь малайцев? Решили выбросить груз за борт. Фишер сумел объяснить местным морякам, что от них требуется, и работа закипела. Доставили тридцать восемь малайцев в качестве дополнительной рабочей силы.

12.19. Отошли от шхуны. Выброшенная за борт никелевая руда перекрасила воду вокруг в красно-коричневый цвет.

13.00. Дали шхуне разрешение следовать восвояси".

В сумерках заметили еще одну груженную никелем шхуну. Достойное завершение напряженного трудового дня. На борту оказались женщина и ребенок. Получалось, что нам придется ночевать вместе с экипажем последней шхуны. К счастью, ночью заметили парус и через два часа благополучно передали их на борт местного рыболовного судна. Рано утром на следующий день мы произвели досмотр еще одной шхуны, на которой также были женщина и ребенок. К счастью, на ней не оказалось груза, и мы с облегчением отпустили ее.

Пора было отправляться домой. Результат нашего похода не был впечатляющим - одиннадцать невооруженных шхун. Мы не получили никакого удовлетворения, но утешали себя мыслью, что при этом не погиб ни один человек. 3 ноября мы взяли курс на море Флорес. А вечером подошли к самому опасному участку нашего маршрута.

* * *

Ломбокский пролив разделяет острова Бали и Ломбок. Он не такой узкий, как остальные, и является единственным доступным для нас проходом в длинной цепочке островов, которая тянется на 1500 миль от Зондского пролива на западе до пролива Омбай на востоке. Через эти шлюзовые ворота течет вода из Яванского моря и моря Флорес в Индийский океан. Течения здесь нерегулярные, непредсказуемые и обычно слабые. В это время года они имели преимущественно южное направление, но, пока не войдешь в пролив, точно не узнаешь. Мы не могли рассчитывать преодолеть все пространство под водой во встречном течении. В принципе они могли иметь любую скорость вплоть до 5-6 узлов в южном конце пролива, где он сужался до 11 миль. Поэтому субмарины союзников обычно старались пройти пролив ночью, оставаясь на поверхности. Но оккупировавшие острова японцы знали об этом и по ночам осуществляли регулярное противолодочное патрулирование в проливе. Поэтому мало кто не встречал здесь эсминцы или корабли-охотники. Когда мы уже находились на пути к Ломбокскому проливу, одна из американских субмарин передала сообщение о том, что

подверглась обстрелу с берега, а за несколько дней до этого японская подводная лодка атаковала на северном входе в пролив голландскую субмарину "Цваардфиш".

* * *

Мы подходили к проливу, оставаясь на поверхности, поэтому нашли его быстро и безошибочно. С расстояния 50 миль уже можно было видеть возвышающийся на острове Ломбок горный хребет, самая высокая гора которого Ринджани достигала 12 тысяч футов. Он был у нас слева по курсу. А справа открывался потрясающий вид на расположенный на Бали вулкан Агунг. Его абсолютно правильный конус поднимался на 10 тысяч футов, а вершина, окрашенная красноватыми лучами заходящего солнца, казалось, вот-вот извергнет на склоны раскаленную лаву. Наш путь домой пролегал между этими очень приметными горами.

Темнота мягко окутала землю. Мы шли по направлению к входу в пролив и знали, что около полуночи взойдет луна, и чем ближе к входу мы окажемся в этот момент, тем будет лучше для нас. Я удвоил число впередсмотрящих на мостике.

Первый вражеский патруль мы встретили незадолго до одиннадцати часов. После наступления темноты море покрылось легкой дымкой, делающей очертания предметов расплывчатыми, туманными... Поэтому вместо корабля мы видели слева по курсу неясный сгусток тени. До него было несколько миль, поэтому, изменив курс вправо, мы сумели проскользнуть незамеченными. Вскоре после полуночи, когда мы находились значительно ближе к земле, взошла луна. Мы снова смогли рассмотреть очертания берегов. В час мы в очередной раз определили местоположение корабля по береговым меткам и вошли в пролив. Это была работа не для слабонервных. По обеим сторонам над нами нависали черные глыбы, из-за чего пролив казался уже, чем был в действительности. А перед нами высилась стена темноты, казавшаяся непроходимой, твердой на ощупь. Но в то же время мы понимали, что карабкающаяся по небу луна - плохая помощница, которая скоро сделает нас отлично освещенной мишенью в тире.

В 01.40 мы заметили еще один патрульный корабль, но он находился у нас на траверзе, и я даже не счел необходимым изменить курс. Очень скоро противник скрылся из виду. Следующий час прошел без происшествий, но около трех часов начались неприятности. Жизненно важные для всех нас открытия принадлежали рулевому Селби, который по случаю повышенной опасности выступал в роли дополнительного впередсмотрящего (по моей просьбе). Этот человек обладал удивительным ночным зрением и часто обнаруживал опасность в темноте раньше, чем

это удавалось мне. Так получилось и в этот раз. Ровно в 02.55 он доложил: "Вижу темный предмет, пеленг красный 10, сэр!" - за несколько секунд до того, как то же самое заметил я.

Увидев темную тень, я сразу понял, что она намного больше предыдущих, поэтому изменил курс, чтобы уклониться от встречи. Судя по обводам, это был военный корабль, почти наверняка эсминец. Он спокойно покачивался на воде; судя по всему, противник пока нас не заметил. Мы описали широкую дугу, вышли на прежний курс, и очень скоро вражеский эсминец скрылся из виду, оставшись по левому борту. Но не успели мы с облегчением вздохнуть, как Селби доложил о следующем корабле справа по курсу. Я повернул нос лодки в восточном направлении, но тут же снова увидел эсминец, поскольку такой курс автоматически приближал меня к нему. Тогда я лег на юго-восточный курс, оставив обоих противников на траверзе. Мы продолжали удаляться, но тут Селби заметил третью темную кляксу. На этот раз нам некуда было деться - небольшой корабль находился перед нами прямо по курсу и довольно близко. Я почувствовал себя в ловушке: ни вправо, ни влево повернуть было нельзя, там нас тоже поджидал противник. И я решил нырять. Главное - не попасть во встречное течение.

Я не собирался уходить на глубину, конечно, если меня не вынудят к этому. При этом у меня теплилась надежда, что судно впереди по курсу нас пока не заметило. Луна светила очень ярко, и я с удивлением понял, что могу рассмотреть в перископ довольно много. Темная клякса впереди оказалась моторной лодкой, причем она была ближе, чем я рассчитывал. Всего лишь через несколько минут после нашего погружения она спокойно проплыла мимо, причем так близко, что какое-то время я видел только часть корпуса. Мое сердце колотилось, как паровой молот. Но лодка прошла, ничего не заподозрив, и вскоре растворилась в темноте. Мы двинулись дальше на юг, продолжая вести перископное наблюдение. А когда над проливом забрезжил рассвет, мы определились по береговым ориентирам и поняли, что течение было попутным и имело скорость около 5 узлов. Еще некоторое время мы осторожно следовали по проходам, а к полудню острова остались далеко за кормой и мы смогли всплыть. Через восемь дней мы без происшествий прибыли во Фримантл, проведя в походе тридцать четыре дня. Это был наш самый продолжительный боевой поход.

По прибытии я узнал замечательную новость: после следующего похода мы возвращаемся в Англию. Честно сказать, я был настроен еще, как минимум, на три или четыре похода, но по прибытии в Англию собирался жениться и не выдвинул никаких

возражений.

* * *

Вечером 2 января мы приближались с севера к Ломбокскому проливу во второй и последний раз. Мы провели скучный и бесплодный поход в район мыса Мангалихат - восточной оконечности острова Борнео, расположенного непосредственно на экваторе в Макассарском проливе.

На этот раз я собирался попробовать пройти через пролив днем под водой, но как раз накануне Нового года мы ознакомились с радиограммой Тони Спендера, переданной с "Командира": "Не могу пройти Ломбокский пролив. Северное течение. Усиленные патрули с участием двух эсминцев. Повреждений нет. Возвращаюсь через пролив Омбай. Встречное течение". Значит, нам придется срочно менять планы. И я решил снова сделать попытку пройти через пролив ночью по поверхности. Вот какие записи были занесены в корабельный журнал той ночью (это была последняя встреча "Шторма" с врагом):

"13.30. Взяли курс на юг к Ломбокскому проливу.

22.00. На подходе к проливу заметили судно, направление - ист-зюйд-ист. Изменили курс на западный, приблизились к берегу.

22.06. Потеряли врага из виду. Возобновили прежний курс.

22.20. Снова увидели корабль на левом траверзе, направляющийся в нашу сторону. Изменили курс на зюйд-вест. Противник, теперь было отчетливо видно, что это эсминец, запустил машины, но кажется, нас не обнаружил, и его пеленг начал смещаться в сторону кормы. Но скоро он изменил курс и направился к нам.

22.27. Вражеский корабль быстро догоняет нас. Изменили курс на западный.

22.28. Нырнули, резко переложили руль, изменив курс на северный, и ушли на 200 футов. Полным ходом двигались 4 минуты, затем снизили скорость.

22.32. Слышен шум турбин справа по борту.

22.35. Девять глубинных бомб двумя сериями - четыре и пять. Реверберация из-за близости берега. Повреждений нет.

22.40. Шум стих, красный 150°.

22.45. Шум, пеленг красный 140°. Медленно перемещается вдоль левого борта, стих на направлении красный 85°. Похоже, остаток ночи придется провести под водой. Три дня назад течение было встречным. Если оно сохранилось, будет очень сложно, а то и невозможно пройти весь пролив под водой. Однако в это время года течения часто меняют направления, поэтому

стоит попробовать. Если к рассвету окажется, что течение встречное, у нас будет достаточно времени вернуться и уйти на север.

22.50. Эсминец больше не слышен, последний раз мы его засекли к западу от нас, достаточно близко к берегу. Противник не проявлял изобретательности в части разработки тактических приемов. Он просто остановился где-то у берега и теперь прислушивается, надеясь, что я уверюсь в своей безопасности и всплыву ему на радость. Не имея точных сведений о течении, я решил войти в центр пролива перед поворотом на юг. Изменили курс на ист-зюйд-ист и так шли три мили.

3 января

00.05. Изменили курс на южный.

01.40. Услышали несколько отдаленных слабых взрывов. Их отчетливо зафиксировал гидролокатор, но они слышны и без использования специальных приборов: словно кто-то провел металлической щеткой по корпусу.

02.50. Всплыли на перископную глубину. Кораблей противника не видно. Луна светит ярко, есть возможность определиться по береговым меткам. Находимся на середине пролива. Течение попутное, скорость около 1 узла. Обнадеживающие новости.

04.45. Гидролокатор зафиксировал шум дизельных двигателей справа по борту.

04.50. Заметили справа по борту корабль размерами меньше, чем эсминец. Вероятно, морской охотник. Расстояние - полторы мили. Прошел мимо.

05.30. Вошли в самую узкую южную часть пролива. Начинается рассвет. Течение южное, скорость переменная до 4 узлов.

09.00. Вышли из пролива. Кораблей противника не видно.

18.35. Всплыли и взяли курс на Фримантл".

В течение двух дней после возвращения на базу нам принадлежал рекорд по продолжительности пребывания лодок класса S вдали от базы - тридцать семь суток. Но продержался он недолго. Вернувшийся во Фримантл "Командир" побил его на одни сутки, В этом походе мы прошли 7151 милю, не потопили ни одного вражеского судна и напоследок подверглись бомбежке.

Мы сделали свое дело, как умели, и теперь имели все основания считать себя удачливыми, а "Шторм" - счастливым кораблем. Мы возвращались домой.

Эпилог

После десятинедельного путешествия мы вернулись домой в Портсмут, обогащенные новыми впечатлениями. Мы пережили ураган у берегов Австралии, прошли под водой вдоль побережья Суматры, но противника не видели, заходили в Тринкомали, Аден, Порт-Саид, Александрию, на Мальту и в Гибралтар. А в Гибралтаре мы получили приказ присоединиться к тихоходному конвою из торговых судов, который должен был выйти в море через три часа после нашего захода в порт. За два дня до прихода в Англию конвой вошел в полосу тумана, причем такого густого, что мы могли с трудом разглядеть очертания идущего впереди судна. Туман никак не рассеивался, и я был вынужден в течение сорока часов не спускаться с мостика. Пожалуй, это был самый напряженный период за всю мою службу на подводном флоте. В памяти мгновенно ожили воспоминания о незавидной судьбе "Посредника", и сорок часов пути в тумане стали для меня долгим кошмаром. Один раз нас спас только радар - мы всего на несколько ярдов разминулись с торговым судном, которое нас едва не протаранило. Но полоса тумана закончилась, и вскоре "Шторм" отделился от конвоя, миновал Нидлс и вошел в Солент. Это произошло 8 апреля 1945 года.

Мы некоторое время простояли в гавани Портсмута, ожидая, пока прилив позволит нам войти в Хазлар-Крик. Было прекрасное весеннее утро. Легкая дымка размывала знакомые очертания берегов. Форт Блокхауз встретил нас сверкающими на солнце окнами, стоя на страже слева от входа в гавань. И я поневоле вспомнил свое первое путешествие на субмарине, которое началось в этом месте. Это было очень давно - почти пять лет назад. А теперь, пережив немало приключений, я благополучно привел свой корабль домой. Как тут не почувствовать удовлетворение?

После выхода за ворота верфи Кэммел-Лэрдс "Шторм" прошел 71 тысячу миль и провел 1400 часов под водой - почти шестьдесят дней и ночей.

Список членов команды субмарины его величества "Шторм" по состоянию на апрель 1945 года

Э. П. Янг, лейтенант-коммандер, капитан (орден "За боевые заслуги", крест "За выдающиеся заслуги")

К. Б. Миллз, лейтенант, старпом (крест "За выдающиеся заслуги")

Р. Л. Блейк, лейтенант, штурман и артиллерист Р. Дж. Вейд, лейтенант, торпедный офицер В. Х. Рей, лейтенант, инженер - старший механик (крест и медаль "За выдающиеся заслуги")

Р. К. Фишер, младший лейтенант, командир "абордажной партии"

Ф. Г. Селби, главстаршина, рулевой (медаль "За выдающиеся заслуги")

В. Р. Котрелл, электромеханик, обслуживание электрооборудования и торпед

Э. Р. Эванс, старшина, ответственный за торпеды (медаль "За выдающиеся заслуги")

Э. Робинсон, сигнальщик, визуальные сигналы К. И. Браун, старшина, телеграфист

А. Д. Блайт, старшина, второй рулевой

В. Буллоу, старший телеграфист, радист

В. Бурсон, старший телеграфист, радист

В. Т. Тейлор, старший матрос, заряжающий (медаль "За выдающиеся заслуги")

Э. Г. Мей, старший матрос, ответственный за работу моторного отсека

Э. Макилмюррей, старший матрос, главный акустик

Дж. Гаррис, старший матрос, торпедист

Р. И. Коучмен, старший кок, работа на камбузе

Н. Гринвей, телеграфист радист (медаль "За выдающиеся заслуги")

С. Т. Стрейн, телеграфист, радист

Г. Ф. Ричардс, старший матрос, оператор радара

М. Т. Гаскоин, матрос, оператор радара

Х. Бредбрук, матрос, второй заряжающий

В. Рейнс, матрос, моторный отсек

В. Браун, матрос, наводчик эрликона

Дж. Фелл, матрос, акустик

Р. Митчел, матрос, акустик

А. Додд, матрос, торпедист и стюард

Х. А. Мэчин, матрос, торпедист

А. Бученен, матрос, торпедист

Г. В. Грив, матрос, торпедист

А. Моррис, матрос

Дж. Дж. Котон, матрос

Р. Браун, главный механик машинного отделения (медаль "За выдающиеся заслуги")

А. К. Джемиссон, старшина трюмных машинистов (медаль "За выдающиеся заслуги")

Р. М. Ходосон (медаль "За выдающиеся заслуги")

Х. Хардинг, механик-дизелист

Дж. Дж. Фернейхоф, механик-дизелист

Р. А. Хьютсон, старший трюмный машинист (медаль "За выдающиеся заслуги")

В. Б. Тейлор, старший трюмный машинист

Т. О'Доннелл, старший трюмный машинист

Х. Ф. Рук, трюмный машинист

Л. Дей, трюмный машинист

Э. Дэвид, трюмный машинист

Р. Макклиланд, трюмный машинист

Х. Дрисколл, трюмный машинист

Д. Р. Гаррис, трюмный машинист

Дж. И. Карлинг, трюмный машинист

В таком списке невозможно перечислить все обязанности, выпадающие на долю каждого человека. Все офицеры, кроме меня и инженера, по очереди несли вахту на мостике или у перископа. Все вахтенные офицеры помогали в расшифровке радиосообщений. У каждого матроса было свое место при погружении, а при торпедной или артиллерийской атаке - другое. Большинство матросов выполняли функции операторов горизонтальных или вертикальных рулей при погружении и впередсмотрящих - на поверхности.

notes

Примечания

1

Канал, или Английский канал - так в Британии называют пролив Ла-Манш. (Примеч. ред.)

2

1 фут = 0,3 м. (Примеч. ред.)

3

У англичан корабль - женского рода. (Примеч. пер.)

1 дюйм = 2,54 см. (Примеч. ред.)

5

"Фруктовая машинка" - вычислительная машина, имеющая электрическое соединение с гирокомпасом. После ввода в нее информации капитана она дает схематическую картинку атаки и, если расчеты капитана достаточно точны, с большой степенью достоверности указывает время выстрела. (Примеч. авт.)

Эстуарий - однорукавное устье реки, впадающей в океан или морс. (Примеч. ред.)

7

Наш подводный флот в 1940 году понес большие потери в Северном море и в Средиземноморье. К середине года мы потеряли "Морского конька", "Морскую звезду", "Ундину" и др., в июле - "Акулу" и "Лосося", в августе - "Одина", "Орфея" и др., в сентябре - "Нарвала" и "Темзу", в ноябре - "Н-49", "Рыбу-молот" и "Радугу". (Примеч. авт.)

8

"Урсуловский" костюм - специальная одежда для мокрой погоды, созданная капитаном Филлипсом, когда он командовал субмариной "Урсула" в начале войны. (Примеч. авт.)

9

Лудо - настольная игра с фишками или шашками и бросанием костей. (Примеч. пер.)

10

Кабельтов - единица длины, применяемая в мореходной практике, равна 0,1 морской мили или 185,5 м. (Примеч. ред.)

11

Чиф - здесь: старший механик. (Примеч. пер.)

12

Шельтердек - навесная легкая палуба на судах, расположенная выше верхней палубы. (Примеч. ред.)

13

Игра слов: periscope - перископ, perisher - 1) перископ, 2) оболтус. (Примеч. пер.)

14

Это приказ в машинное отделение на переключение "группового выключателя" таким образом, чтобы батареи оказались соединенными параллельно и давали больше энергии электродвигателям. При движении на экономичной скорости батареи соединены последовательно. (Примеч. авт.)

15

Смэк - одномачтовое рыболовное судно. (Примеч. пер.)

Wrath - гнев. (Примеч. пер.)

17

Чатни - фруктовая приправа к мясу. (Примеч. пер.)

18

День подарков - второй день Рождества. Подарки получают слуги, посыльные, почтальоны и т. д. (Примеч. пер.)

1 морская сажень = 1,82 м. (Примеч. ред.)

20

"Пом-пом" - 37-миллиметровая или 40-миллиметровая автоматическая пушка. (Примеч. пер.)